Antonio Trizzino

Navi E Poltrone

© 1957

Seguito dalla sentenza di assoluzione
della Corte d'Appello di Milano

PARTE PRIMA
CAPITOLO PRIMO
AD OCCHI BENDATI

Lo storico futuro dovrà spiegare come l'Italia, possedendo il segreto di un mezzo d'offesa formidabile, l'aerosiluro, non credette di doverlo sfruttare e preferì, invece, entrare nel conflitto senza aver pronta una sola di queste armi, particolarmente idonee alla guerra marittima● L'indirizzo della politica estera italiana, assecondato dalle sfere militari, portava, prima o poi, all'urto con l'Inghilterra● Il che significava: quattro quinti delle frontiere metropolitane esposti alla invasione dal mare, centinaia di migliaia di italiani e posizioni strategiche da difendere oltremare● Era sul mare, dunque, che bisognava rafforzarsi con ogni mezzo● Ciò non accadde per incompetenza, per interessi personali, per mancanza di senso di responsabilità e per ignoranza●

Cinque anni passarono, prima del conflitto, durante i quali si sarebbero potuti allestire stormi, brigate e divisioni di aerosiluranti; addestrare e specializzare con lungo tirocinio equipaggi e comandi; fabbricare e accantonare una adeguata scorta di siluri●

Il fatale 10 giugno 1940 trovò, invece, l'aviazione italiana completamente impreparata a questo scopo● Né essa più si riprese● Verso il '42, ebbe qualche successo, ma poi ricadde per sempre●

Dopo la sconfitta, nel luglio del 1947, durante un processo militare a carico del generale Valle, venne alla luce un rapporto segreto presentato a Mussolini, nell'aprile del '41, dal sottosegretario di stato all'aeronautica del tempo, generale Pricolo● Questi spiegava che la mancanza di aerosiluranti era dovuta alla «scarsa fiducia nella specialità, considerata meno efficace e di minor rendimento delle bombe»● Ora, non si sa perché si giudicasse il

VISIT…

siluro meno efficace e di minor rendimento della bomba nella offesa contro le navi● Nelle guerre passate, non era ancora stata accertata la convenienza di usare l'uno o l'altra● Ogni punto di vista era arbitrario●

A questi argomenti se ne aggiungevano altri ancora● E il primo era che non c'era convenienza ad acquistare siluri, perché con la stessa spesa si poteva avere un numero di bombe di gran lunga maggiore● «Un siluro per aerei non potrà costare certo meno di centocinquantamila lire, senza il costo dell'esplosivo● La bomba da cinquecento chilogrammi, compreso l'esplosivo, non costa che quattromila lire● E mentre con centocinquantamila lire si portano centocinquanta chilogrammi di esplosivo, con quattromila lire se ne portano duecentoquaranta; ben novanta in più● Quindi, invece di cento siluri, che costerebbero diciotto milioni, è più conveniente acquistare trenta velivoli da cinquecentomila lire l'uno, mille bombe da duecentocinquanta chilogrammi (a duemila e cinquecento lire l'una) più centoventitré bombe da cinquecento chilogrammi (a lire quattromila l'una)●» Questa fu la tesi-base esposta nel numero di marzo 1934 della *Rivista Aeronautica* da uno dei più alti rappresentanti dell'aviazione, che si celava sotto lo pseudonimo di *Vultur*●

Questa tesi fu difesa anche dal generale Ajmone Cat, che citiamo non tanto perché in seguito salì alle massime vette della gerarchia (comandante della Scuola di guerra aerea, dell'aviazione in Africa orientale durante la campagna etiopica, dell'aviazione in Africa settentrionale durante l'ultima guerra e in seguito capo di stato maggiore dell'aeronautica repubblicana), quanto perché, a quel tempo, egli era il portavoce delle alte sfere e l'interprete autorizzato della dottrina ufficiale● Dottrina che egli condensava in proposizioni nette e recise●

«Le squadriglie siluranti», scriveva Ajmone Cat, «proponendosi candidamente lo scopo di affondare le navi nella battaglia navale, secondo modalità di impiego aereo decisamente condannabili e con esigenze orarie molto difficilmente realizzabili, si presentano come un nuovo lusso●»

Poi ribadiva: «Gli aerei siluranti non sarebbero, dunque, che una specializzazione creata esclusivamente per un intervento ipotetico e discontinuo, legato all'altrettanto ipotetica e discontinua azione delle forze navali di superficie»●

Infine concludeva: «Chi ha assistito, da bordo di una imbarcazione, al lancio del siluro dall'aereo, non ha potuto sottrarsi alla desolante impressione dello sperpero di vite e di materiali preziosi cui prelude una

così coreografica, ma ingenua forma di attività bellica e non ha potuto far a meno di riandare ai primi tempi della passata guerra, quando si umiliava l'aeroplano e se ne demoralizzava l'equipaggio, attribuendogli compiti assurdi, il cui unico risultato materiale era quello di impoverire l'efficienza aerea; il cui unico risultato morale di determinare dei disperati, ma inutili eroismi; il cui unico risultato spirituale di prostrare l'animo dei rimasti»●

Dal tono concitato e passionale di questa prosa, in cui non manca il patetico appello al senso di pietà per i «rimasti», è facile capire quale avversione suscitasse la nuova arma●

E perché gli aerosiluranti non fossero usati e in nessun modo preparati, si ricorse persino alle intimidazioni e alle minacce, formulando neri presagi per coloro che fossero stati indotti in errore nonostante ogni avvertimento●

Infatti, il generale Ajmone Cat tuonava dalle colonne del *Messaggero:* «Il ricordo delle giuste previsioni non servirebbe che ad accrescere le sofferenze per l'eventuale insuccesso, ed a sconfessare profondamente la fiducia del paese nei propri difensori, proprio nel momento in cui sarebbe necessario che tale fiducia divenisse completa, assoluta e incrollabile● In quel momento la fiducia perduta non sarebbe riacquistabile nemmeno a prezzo dei più grandi eroismi, anche se spinti ben oltre la necessità dei più generosi sacrifici»●

Tutto quanto si disse allora per boicottare i siluri, crollò davanti ai fatti● Ma si restò fedeli al partito preso●

«L'aviazione si guarderà bene di annoverare il siluro fra le proprie armi di offesa, contrariamente alla pericolosa e deplorevole tendenza cui si è oggi indotti» (da un articolo di fondo del *Messaggero* del 3 luglio 1934, a firma *Nemo,* che era pur sempre l'Ajmone)● E così avvenne● L'impegno preso fu mantenuto come un debito d'onore e, davanti ai magazzini vuoti di siluri, si montò una guardia severa fino al 10 giugno 1940●

***

Ma ricapitoliamo questa storia●

Alla fine del 1934, l'Italia era venuta a trovarsi nella invidiabile situazione di aver risolto, grazie a un geniale ritrovato, il problema del lancio dei siluri dagli aerei● Avvenimento di grande importanza nel campo della tecnica militare; conquista fondamentale, che attirò l'attenzione dei

servizi di spionaggio stranieri●

Il generale Valle, predecessore del Pricolo nella carica di sottosegretario di stato all'aeronautica, precisa in una sua pubblicazione *(Oltre il destino)* l'entità di questo lavorìo straniero attorno al nostro ritrovato: «L'Inghilterra, la Svezia, la Germania», egli scrive, «si erano interessate per scoprire il segreto di una invenzione intorno alla quale esse si dibattevano da anni, senza soddisfacenti risultati»●

Questo interesse da parte di due delle maggiori potenze militari del mondo avrebbe dovuto mettere sull'avviso i capi dell'aviazione italiana o farli ricredere sull'importanza del nuovo mezzo d'offesa, soprattutto dopo che la Germania, firmato il patto d'acciaio, aveva richiesto di conoscere ogni segreto sugli aerosiluri italiani e ne aveva ordinato subito all'Italia, ormai alleata, trecento, muniti dei dispositivi di lancio●
Il silurificio Whithead, di Fiume, fu incaricato di costruirli● Il fatto che un paese alla testa del progresso tecnico si rivolgesse a noi per quegli ordigni, non aprì gli occhi a nessuno dei capi della nostra aviazione● E, dato corso alla commessa dei trecento siluri, non si pensò a ordinarne altri che servissero a noi●

A Badoglio, allora capo di stato maggiore generale, tuttavia, non sfuggì quel particolare● Egli scrisse una lettera all'aeronautica, lamentando, è sempre Pricolo che parla, «lo scarso interessamento in genere del nostro stato maggiore, anche dopo che la Germania aveva commesso alla nostra industria, alla fine del '38, ben trecento siluri»● Gli fu risposto pressappoco così: forse che noi pensiamo di difendere Roma con una cortina di palloni frenati per intercettare gli aerei nemici, come gli inglesi progettano per Londra? No● Ognuno si regola a suo modo● Niente palloni e niente siluri● Tale risposta, che voleva essere improntata a sottile ironia, svela invece la tragica incoscienza che guidava le decisioni più gravi●

Badoglio sorvolò sulla lezione di scienza militare, che gli veniva impartita implicitamente fra le righe da un ente da lui dipendente con la trovata amena dei palloni, e tornò a scrivere, alla fine del '38, per dire che si ordinasse senz'altro la costruzione di trenta siluri● Non era gran che, un decimo della richiesta tedesca, ma poteva costituire finalmente un inizio●
Gli ordini non si discutono● Ma ubbidì l'aeronautica? Cediamo la parola al generale Pricolo, che nel rapporto a Mussolini così si esprimeva: «Dapprima furono accampate questioni finanziarie nei riflessi della marina, poi le cose furono portate tanto per il lungo *che alla fine del 1939*

non una sola ordinazione di siluri era stata effettuata»● (La sottolineatura delle ultime parole è dello stesso autore del rapporto●) Sei mesi dopo, il 10 giugno 1940, le cose erano esattamente allo stesso punto●

Sua eccellenza il capo di stato maggiore generale maresciallo Badoglio, di fronte alla resistenza passiva dello stato maggiore dell'aeronautica, preferì tacere● I trenta siluri rimasero sulla carta●

Poi venne la guerra● Si cercò di correre ai ripari, ma era troppo tardi ormai●

***

Ma è possibile che l'ostilità con la quale i capi dell'aeronautica consideravano il siluro dipendesse soltanto dalla loro ignoranza? Essi conoscevano certamente il risultato degli esperimenti condotti in Italia● Il generale Valle lo riassunse con queste semplici parole: «Avevo, dopo lunghi anni di esperienze, condotte a Guidonia e a Fiume dal '35 al '38, creato un siluro aereo, che era riuscito a funzionare anche lanciato da ottanta metri»● *Un lancio da ottanta metri,* è un fatto che basta da solo a convincere dell'efficacia della nuova arma qualsiasi persona competente● Ed è inspiegabile che quegli stessi uomini che si permettevano spesso sperperi di ogni sorta, decidessero poi, per solo amore d'economia, che il siluro era un'arma impossibile●

Ma è ancora Pricolo che, nel suo rapporto a Mussolini, ci spiega una delle ragioni principali di questa ostilità da parte delle autorità aeronautiche: esse avevano «la costante preoccupazione che lo sviluppo dei reparti aerosiluranti, tanto appoggiato dalla marina, portasse, dato il mezzo in cui essi dovevano agire, alla dipendenza dalle forze navali»●

La verità è che si trattava, soprattutto, di meschini conflitti di competenze, di rivalità fra comandi● In parole povere, poiché gli aerosiluranti erano destinati a compiere lavori similari a quelli dei mezzi navali, si temeva che passassero agli ordini degli ammiragli●

Nel suo rapporto del 1940, Pricolo lamenta che gli studi e le esperienze dell'aerosilurante siano stati da tempo abbandonati; ma non dice che nessun capo dell'aviazione, a cominciare da lui, spese una sola parola contro quell'abbandono● Non sarebbero stati «abbandonati» se egli stesso, che era il supremo comandante dell'aviazione del Veneto e dell'alto Adriatico, fosse andato una sola volta a Fiume a vedere gli esperimenti; se,

sull'esempio del duca d'Aosta, suo dipendente, avesse avuto lo stimolo di fare un solo lancio; se avesse speso una sola parola in favore del siluro aereo; se non avesse creato il vuoto attorno alle prove che si facevano, suo malgrado, in una località da lui dipendente●

CAPITOLO SECONDO
PAROLE E FATTI

MENTRE l'aviazione italiana boicottava il siluro, arma, a parere dei suoi capi, dispendiosa e superflua, quella inglese, invece, studiava il modo di eliminare il grosso della flotta italiana, nel golfo di Taranto, proprio con una bene aggiustata salva di siluri da lanciare con gli aerei● E non si trattò di un'idea di ripiego, sorta durante la guerra, quando la marina britannica, impegnata su tutti i mari del mondo, poteva essere ritenuta più utile ad altri compiti; ma di un piano prestabilito e lungamente studiato, come il più efficace e conveniente●

Da quanto tempo gl'inglesi preparavano il colpo? Si legge in *Fleet Air Arm,* pubblicazione dell'ammiragliato inglese, apparsa a Londra nel 1943: «In tempo di pace, le marine devono fare piani per la guerra e nel 1938, quando la guerra appariva inevitabile, l'ammiraglio Sir A● Dudley P● R● Pound, comandante in capo della flotta mediterranea, incaricò il capitano A● L● St● Lyster, che comandava la *Glorious,* di compilare un piano per attaccare la flotta italiana nel porto di Taranto con le sue squadriglie di aerosiluranti, che erano molto bene allenate, particolarmente nel volo notturno»●

Il comandante in capo del Mediterraneo, infatti, in una sua relazione del 16 gennaio 1941, così diceva: «Un attacco con siluri alla flotta italiana a Taranto, da parte dell'aviazione di marina, era stato tenuto in considerazione per molti mesi e molto tempo prima della guerra contro l'Italia»● Quanto tempo prima? Non si sa● Cunningham non lo dice● Ma le sue parole non sembra che si riferiscano a progetti ancora allo stato di ipotesi, ma a fatti concreti, che dopo essere stati sul punto di essere attuati, per una ragione o per l'altra non si verificarono più● Cunningham parla, infatti, di un «attacco» allo stato potenziale, non dello studio di un piano, come vorrebbe far credere l'ammiragliato● E aggiunge che esso fu tenuto in considerazione per «molti» mesi● Ora, per quanto importante potesse essere l'incarico affidato al comandante Lyster e per quanto lunga e

meticolosa sia stata la sua elaborazione, non sembra che abbia potuto richiedere la fatica di molti mesi●

Dunque: o si meditava un attacco di sorpresa alla flotta italiana già nel 1938, l'anno del *Gentlemen's Agreement* e della distensione dei rapporti italo-inglesi, coronata nel gennaio del '39 con la gita a Roma di Chamberlain e di Halifax (per «tubare» con Mussolini, dice maliziosamente Anatole de Monzie nel suo libro *La pace, la guerra e la sconfitta);* oppure deve esserci un errore voluto di date, e il fatto risale ad un'epoca anteriore, in cui la tensione tra i due paesi poteva giustificare la grave misura● Risale all'epoca delle sanzioni, in cui si ebbe il noto concentramento nel Mediterraneo della *Home Fleet, Glorious* compresa? È probabile, specie se si ricordano certe parole oscure pronunziate allora da personalità britanniche, e alle quali pochi, in Italia, attribuirono importanza● Infatti, il 22 ottobre 1935, il primo ministro Baldwin ebbe a dire ai Comuni: «Ho scrutato, nella scorsa settimana, l'avvenire il più lontano possibile; e credo che si possano far previsioni con più grande certezza per tre settimane, piuttosto che per tre mesi● Negli affari esteri si ha un momento di calma; credo che sarà possibile procedere ora alle elezioni● Non potrei dire altrettanto nel mese di gennaio»●

Che voleva dire questo linguaggio sibillino? Che cosa si preparava per il gennaio 1936? E due giorni dopo, il 24 ottobre, nella stessa sede, Winston Churchill di rincalzo, con più trasparente allusione, diceva: «Se una morale doveva trarsi dal conflitto italo-inglese, era questa: che l'Inghilterra doveva senza indugio prendere le misure necessarie per assicurarsi una padronanza sicura e durevole nel Mediterraneo»● *Senza indugio* dunque e radicalmente, in modo da conquistare l'assoluto dominio del Mediterraneo per lungo tempo● Churchill sapeva certamente ciò che bolliva in pentola● Forse ne era l'ispiratore egli stesso, egli, che dell'aerosilurante può considerarsi un precursore● Nel 1915, infatti, quando era primo Lord dell'ammiragliato, egli aveva deciso di sbarazzarsi della flotta tedesca con una sventagliata di siluri da lanciare con gli aerei, mentre essa era nelle basi● Ne aveva, anzi, scritto al capo del servizio aeronautico inglese del tempo invitandolo a predisporre gli opportuni provvedimenti● «L'idrovolante silurante», gli aveva precisamente detto in un promemoria, che porta la data non sospetta dell'aprile 1915, «deve essere spinto avanti con la massima cura e alacrità, in modo da riuscire ad averne una decina, capace di sferrare un attacco notturno contro le navi tedesche dentro ai

propri porti●» E nel suo libro *La crisi mondiale,* Churchill definì poi «uno dei più grandi delitti che siano stati commessi durante la guerra» l'abbandono del progetto dopo la sua sostituzione all'ammiragliato●

Del resto, l'aggressione improvvisa e proditoria, condotta con estrema energia e decisione contro flotte antagoniste o sospette dentro ai loro porti, senza che esista ancora uno stato di guerra, è di tipica tradizione britannica● Per ben due volte, nel 1801 e nel 1807, gl'inglesi distrussero con quel sistema la flotta della Danimarca, il cui governo presumeva di mantenersi neutrale o piuttosto «non belligerante», secondo la moderna interpretazione della frase, durante le campagne napoleoniche● Mers el Kebir è poi la più recente conferma di una tecnica ormai secolare● In questa rada s'era ormeggiata la flotta francese dopo l'armistizio del 24 giugno 1940● Fu raggiunta e quasi totalmente distrutta il 3 luglio successivo dalla squadra inglese di Gibilterra, a fianco della quale per altro aveva combattuto fino a otto giorni prima● Tre corazzate, *Bretagne, Provence* e *Dunkerque,* rimasero duramente colpite e semiaffondate● L'opera fu completata tre giorni dopo, il 6 luglio, con una scarica di dodici siluri, lanciati in tre ondate successive dagli aerei *dell'Ark Royal,* che assestarono il colpo di grazia alla *Dunkerque*●

Tutto ciò, dunque, induce a credere che non nel '38, ma due anni prima, nel '36, secondo il misterioso annuncio di Baldwin, doveva essere attaccata di notte, nel porto di Taranto, la flotta italiana dagli aerosiluranti inglesi● L'azione rimase quella volta sospesa, ma non fu cancellata, perché venne ripresa e portata a compimento nel 1940●

Una volta creata nel centro del Mediterraneo una forza navale di ragguardevoli proporzioni, che ostentava il ruolo di antagonista alla potenza marittima britannica, era naturale che gli inglesi prendessero le contromisure necessarie● Non avevano gli italiani inventato gli «stormi del sacrificio»? Chi non ricorda quei famosi stormi, i cui equipaggi avevano giurato di immolarsi col loro apparecchio e col carico esplosivo sulle coperte delle navi britanniche, per fare della nave e dell'aereo una sola esplosione?

«Voler pretendere», dice il generale Pricolo, «che la creazione di tali stormi (che poi era uno solo) possa aver costituito una causa determinante del mancato intervento inglese nel bacino del Mediterraneo è una così enorme puerilità, che si stenta perfino a credere● Se è vero che gl'inglesi lo hanno detto, bisogna pensare che sia stato per lasciarci nell'ingenuità di

tale credenza● Basti considerare che questi reparti avrebbero dovuto costituirsi su apparecchi *Br● 3,* velivoli completamente sorpassati (cinque anni di vita), di limitatissima velocità (centottanta chilometri all'ora di crociera), di scarsa autonomia e armati di due sole mitragliatrici da 7,7, ciò che li avrebbe resi facile preda alla caccia nemica●» E conclude: «Attaccare la flotta inglese con un mezzo così scadente, sarebbe stata una vera pazzia, senza nessuna possibilità di riuscita e senza risultato alcuno»●

E tuttavia, in Italia, si dava la Gran Bretagna già bell'e spacciata dai «poderosissimi mezzi» inesistenti, proprio mentre gli inglesi già preparavano qualcosa di meno spettacolare, ma che doveva dimostrarsi di una tremenda efficacia●

CAPITOLO TERZO
TRAFALGAR E TARANTO

L'ATTACCO alla flotta italiana nel golfo di Taranto era progettato per il 21 ottobre 1940, anniversario della battaglia di Trafalgar●

L'impreparazione militare dell'Inghilterra nel Mediterraneo, quando l'Italia entrò in guerra, era tale da far rinviare di molti mesi una azione pur covata da anni e al cui successo sarebbero state certamente propizie le prime ore di ostilità● Mancavano all'Inghilterra, oltre agli aerei e agli abili piloti, anche i materiali e le parti di ricambio, per altro reperibili nei più modesti magazzini d'aeroporto● A qual punto arrivassero tali deficienze è facile capire dal seguente brano del rapporto dell'ammiraglio Cunningham, in data 11 gennaio 1941, in cui sono spiegati i motivi che fecero ritardare l'attacco contro la flotta italiana a Taranto●

«Bisognava raggiungere parecchie condizioni», egli dice, «prima che l'operazione potesse essere intrapresa con una ragionevole prospettiva di successo● La più importante di queste condizioni era una buona e tempestiva ricognizione fotografica, dato che per fare il piano d'attacco era necessario sapere con una certa accuratezza non solo che le navi erano nel porto, ma anche la loro esatta posizione● Questa ricognizione non fu possibile, finché non arrivarono a Malta i *Glenn Martin;* perché l'esperienza bellica aveva dimostrato che gli idrovolanti sono troppo vulnerabili e troppo lenti per avvicinarsi impunemente a porti muniti●

«Nel caso presente, il successo dell'attacco dell'aviazione di marina fu dovuto, in non piccola parte, alle eccellenti ricognizioni effettuate dallo

stormo di *Glenn Martin* della *R●A●F●* di Malta, in condizioni molto difficili e spesso contrastate da caccia●

«Era molto importante avvicinarsi alla posizione scelta senza essere scoperti; per ottenere ciò era molto raccomandabile l'uso sugli aerei *Swordfish* di serbatoi di grande portata● Questi non furono disponibili finché non arrivò alla base, ai primi di settembre, la *Illustrious*●

«Era anche necessario un considerevole allenamento al volo notturno, prima che piloti e osservatori potessero essere considerati pienamente preparati ad affrontare il lungo volo richiesto per questa rischiosa impresa; il necessario grado di allenamento non fu raggiunto fino alla metà di ottobre●»

Dunque: non c'erano aerei da ricognizione per fare le fotografie del porto di Taranto; non c'erano serbatoi supplementari da collocare sugli *Swordfish* per aumentarne l'autonomia e si dovette attendere che li portasse la *Illustrious* dall'Inghilterra; e non c'erano nemmeno piloti capaci di volare di notte●

Perduta la *Glorious,* durante l'invasione tedesca nella Norvegia, furono destinate per l'attacco alla flotta italiana le portaerei *Ragie* e *Illustrious,* l'una già ad Alessandria fin dallo scoppio del conflitto e l'altra trasferita in quella base circa tre mesi dopo● Ma quando tutto era pronto e non mancavano che pochi giorni alla partenza, si sviluppò sulla *Illustrious* un violento incendio, che distrusse parecchi aerei e altri ne danneggiò gravemente● Fu questo, appunto, il motivo per cui si dovette rinunciare alla data prestabilita del 21 ottobre e rinviare l'operazione di alcuni giorni, fissandola per il 30 o il 31 successivo● Ma non s'era tenuto conto che in quelle notti di fine ottobre non c'era luna, così che all'ultimo momento fu ritenuto prudente non avventurare i piloti nel buio fitto●

Il 4 novembre, antivigilia della partenza, la *Eagle* accusava avarie gravi alle tubazioni del combustibile, che le impedivano di prendere parte all'operazione● Ma non si volle indugiare oltre: la *Eagle* fu dispensata dall'intervento e i suoi aerei e i suoi piloti furono trasferiti sulla *Illustrious*●

Il 6 novembre, la squadra poté finalmente lasciare Alessandria● Passò al largo di Taranto, dov'era ancorata la flotta italiana quasi al completo; attraversò indisturbata il Mediterraneo centrale; e il 9 mattina raggiunse le acque di Malta, dove sostò● Qualche unità leggera fu mandata avanti, oltre il canale di Sicilia, a stabilire i contatti con la squadra di Gibilterra, che

aveva anch'essa preso il mare, venendo verso oriente●

Si compiva una di quelle perlustrazioni in forze nel Mediterraneo, da una estremità all'altra, ch'era solito ordinare l'alto comando navale inglese● Si svolgevano secondo uno schema, che rimase invariato per tutta la durata del conflitto e che, *grosso modo,* si può riassumere così: i due complessi di Gibilterra e di Alessandria partivano ad un tempo andando incontro l'uno all'altro ma non fino a congiungersi, non essendo le acque di Pantelleria consigliabili al transito delle grandi navi, né a quello di grosse formazioni● Ai collegamenti provvedevano, invece, unità di medio e piccolo tonnellaggio, che andavano dall'una all'altra parte e viceversa● Si profittava della presenza in mare di tutte quelle forze per proteggere il passaggio di piroscafi da e per Malta e per compiere azioni offensive o di disturbo lungo le coste e le rotte italiane● La battuta di cui si parla doveva culminare con l'operazione detta *Coat*●

Come si sa, gli stati maggiori usano contrassegnare con sigle enigmatiche i loro piani e *Coat* era il nome convenzionale di un'azione di bombardamento contro località della Sardegna, affidata agli aerei *dell'Ark Royal,* della squadra di Gibilterra● Il nostro bollettino del giorno 9 riporta infatti: «Un'incursione aerea nemica su Cagliari non ha causato né vittime né danni»● E quello successivo aggiunge : «Durante l'incursione aerea nemica dell'alba di ieri sulla Sardegna, sono state lanciate bombe nella zona di Carbonia, senza causare vittime né danni»●

Ultimato il bombardamento del capoluogo sardo e del vicino bacino carbonifero, la squadra di Gibilterra invertì la rotta per rientrare senz'altro alla base● Quella di Alessandria, invece, aveva ancora da compiere la seconda e più importante parte della sua missione● Perciò, sulla via del ritorno da Malta, deviò a nord, inoltrandosi nel mar Jonio, tra le coste della Sicilia da una parte e quelle della Grecia dall'altra● Con ciò si avvicinava sempre più al nostro territorio metropolitano●

In un punto, circa a mezza via tra Catania e Navarrino, la *Illustrious* si staccò dalla formazione● Sulla sua scia si misero subito gli incrociatori *Glasgow, Gloucester, Berwick, York* e i cacciatorpediniere *Hiperion, Hasty, Ilex, Havock*● Questi se ne andarono per conto loro: erano le diciotto dell'11 novembre● Per due ore navigarono al massimo della loro velocità, sollevando grandi ondate spumose a prua e ai loro fianchi; la luna che rischiarava le loro sagome era unica testimone dell'impresa● La fortuna li accompagnava● Nessuno dei nostri infatti li vide, nessuno ne

ebbe il minimo sentore: per tutta quella gran distesa di mare, che per noi è un mare interno, un mare di casa, non incontrarono uno scafo o un sommergibile o soltanto uno straccio di vela italiani● Né gli aerei della Sicilia e delle Puglie avevano segnalato questa deviazione delle navi nemiche la mattina, nel primo pomeriggio, o sul vespro● Tutto favoriva gli inglesi●

Verso le venti l'*Illustrious,* con la sua scorta, raggiunse, sempre indisturbata, la posizione di lancio assegnatale, quaranta miglia a ovest dell'isola greca di Cefalonia● Di fronte, a trecento chilometri, c'era Taranto, a luci spente e ignara● Nella grande piazzaforte italiana i comandi stavano scambiandosi a quell'ora gli ultimi specchi della giornata sulla situazione, segnalandosi il classico: «Novità N●N●», mentre le acque placide della rada cullavano le navi ormeggiate, con le loro grandi bocche da fuoco bene ingrassate e i loro ottoni luccicanti●

Alle venti e trentacinque in punto, si inizia il lancio dalla portaerei inglese della prima ondata, composta di dodici velivoli: sei armati di siluro, quattro di bombe e due dotati di razzi illuminanti● In cinque minuti sono tutti fuori e dopo un ampio giro sul posto, per raccogliersi in formazione, eccoli in rotta verso l'obiettivo● Circa un'ora dopo, alle ventuno e ventotto, parte la seconda ondata di nove apparecchi soltanto: sei aerosiluranti, un bombardiere e due lanciarazzi, poiché tre sono andati perduti in ammaraggi forzati, dopo aver lasciato le acque di Malta● Uno degli aerosiluranti della seconda ondata deve rientrare alla portaerei: ha perduto il serbatoio supplementare di benzina, che porta agganciato fuori della fusoliera● Così all'impresa partecipano complessivamente venti aerei●

Tutto era stato meticolosamente preparato e tutto si svolgeva con regolarità e precisione cronometriche, secondo il previsto● Gli equipaggi conoscevano esattamente la topografia del golfo di Taranto e ne avevano impressa in mente la configurazione, i limiti e gli ostacoli; sapevano in quali punti del mar Grande erano ormeggiate le corazzate e come erano affiancati l'uno all'altro, con la poppa legata a terra, al molo sud del mar Piccolo, gli incrociatori e i cacciatorpediniere● «Attraente bersaglio», commenta il capitano Boyd, comandante della *lllustrious,* a proposito di queste navi minori● E non aveva torto● Disposte come erano a guisa di biglietti da visita, non una bomba, ma un ago non sarebbe caduto dall'alto senza colpire una o l'altra●

I piloti e gli osservatori degli apparechi inglesi sapevano anche che esisteva un varco libero nelle reti parasiluri disposte attorno alle corazzate italiane e che, giusto al di sopra di esse, ce n'era un altro nella cintura dei palloni frenati, innalzati a duecento metri attorno alla piazzaforte per proteggerla dalle incursioni nemiche● Per loro e per i loro siluri s'apriva, dunque, un provvidenziale ingresso nell'aria e nell'acqua● E tutti gli equipaggi erano persino al corrente dell'ubicazione delle batterie contraeree, in modo da cercare di passar fuori del loro raggio di azione● Insomma, essi avevano un'idea esatta di ogni cosa e potevano considerarsi quasi familiari con l'ambiente contro il quale dovevano agire●

Certo, anche i *Glenn Martin* avevano lavorato sodo dal loro arrivo a Malta, e non era passato giorno senza che fotografassero Taranto● A partire, poi, dal giorno 6, in cui la squadra inglese lasciava Alessandria, la piazzaforte italiana fu tenuta, si può dire, senza interruzione sotto gli obiettivi dei ricognitori inglesi, che si avvicendavano nel suo cielo per sorvegliare ogni mossa delle navi● La mattina stessa dell'11, un aereo aveva raggiunto la *Illustrious* e le aveva portato le ultime fotografie, ancora fresche, prese poco prima● E per colmo di prudenza, «un aereo della *R●A●F●*», riferisce il comandante Boyd, «pattugliò il golfo di Taranto fino alle ventidue e trenta, per assicurarsi che la flotta italiana non lasciasse il porto inosservata»● Fino a mezz'ora prima dell'attacco, dunque●

Gli inglesi erano seriamente preoccupati che la flotta italiana uscisse dalla base, sventando con questa sola decisione tutti i loro piani e i loro preparativi● Preoccupazione eccessiva, perché nessuno pensava in quel momento a muoversi●

Da poco erano suonate le ventitré, quando il cielo di Taranto si illuminò improvvisamente a giorno● Un aereo inglese aveva lanciato, a intervalli di circa mezzo miglio l'uno dall'altro, otto razzi, che scoppiando a mille e cinquecento metri di altezza avevano sprigionato una potenza illuminante da abbagliare● L'effetto fu tale, che il secondo apparecchio stimò superfluo sprecare i suoi razzi e li riportò intatti alla portaerei● I bersagli, stagliati nella gran luce, si svelarono maestosi agli attaccanti● Ed ecco incominciare la giostra●

Gli inglesi, giungendo dal largo, sorvolavano l'isola di san Pietro e la diga occidentale del mar Grande; giravano attorno a capo Rondinella planando sul porto; entravano, uno dopo l'altro, attraverso il varco nella

cortina dei palloni frenati e lanciavano i siluri contro le corazzate, proprio dove mancava la rete, alla distanza di sei o settecento metri dai bersagli● Volavano così bassi sul mare, che qualcuno, strisciandovi sopra con le ruote del carrello, sollevò grandi sbuffi d'acqua: dovevano lanciare in questo modo, col rischio di fare capriole mortali, perché cadendo anche da poco più alto il siluro si sarebbe sfracellato nell'urto●

I bombardieri, invece, andavano a lanciare il loro carico esplosivo contro gli incrociatori e i cacciatorpediniere attraccati al molo meridionale del mar Piccolo; e poiché anche i lanciarazzi portavano un certo numero di bombe, prima di allontanarsi le scaricarono sull'idroscalo e sul deposito di benzina● La grande base navale, in pochi secondi, fu sconvolta da un capo all'altro●

Dopo un'ora di intervallo, il carosello riprendeva●

Alle ventiquattro, infatti, giungeva la seconda ondata, che ripeteva esattamente la prima azione: i lanciarazzi illuminavano la scena, poi andavano a scaricare le bombe sugli stessi obiettivi dei loro predecessori; gli aerosiluranti ripetevano il tiro contro le corazzate e i bombardieri contro il naviglio minore● Così si concludeva quella grande azione magistralmente preparata e impeccabilmente eseguita●

Alle due e cinquanta tutti gli aerei, meno due abbattuti, erano già ritornati *sull'Illustrious,* che con la scorta riprese la navigazione, ricongiungendosi, alle sette e trenta, col resto della squadra di Alessandria●

Il bollettino n● 158 del quartier generale delle forze armate italiane riportava, l'indomani, tra una notizia e l'altra: «Nelle prime ore della notte sul 12, aerei nemici hanno attaccato la base navale di Taranto● La difesa contraerea della piazza e delle navi alla fonda ha reagito vigorosamente● Solo una unità è stata in modo grave colpita● Sei aerei nemici sono stati abbattuti e parte dei loro equipaggi è stata catturata; tre altri aerei probabilmente abbattuti»●

Malgrado la formula reticente e ambigua della versione ufficiale, l'entità del disastro fu subito intuita da tutti● In realtà, la *Littorio,* onore e vanto della tecnica navale italiana per le sue doti di resistenza, velocità e armamento, da qualche mese entrata in servizio, era stata colpita da ben tre siluri; la *Cavour,* rifatta completamente e rimodernata tre anni prima, ne aveva incassato uno; e un altro la *Duilio,* da poco in linea, dopo aver subito anch'essa un totale rifacimento● L'incrociatore *Trento* era stato colpito da

una bomba, che aveva perforato il ponte e lo scafo, fortunatamente senza esplodere● Infine, anche i cacciatorpediniere *Libeccio* e *Pessagno* avevano riportato danni, seppure di lieve entità, a causa di alcune bombe cadute vicino●

L'indomani mattina, il solito ricognitore inglese fotografava la *Cavour* quasi completamente sommersa dalle acque, la *Littorio* sbandata da un lato e con la prua affondata, la *Duilio* anch'essa piegata su un fianco e semisommersa● Larghe chiazze di nafta si vedevano affiorare dappertutto nel mar Grande● E mentre da noi si cercava di attenuare l'entità del disastro, le fotografie facevano il giro del mondo●

Al bilancio di quella tragica notte, bisogna aggiungere la perdita di quattro piroscafi scarichi, che rientravano da Valona a Brindisi: furono intercettati e affondati dagli incrociatori di scorta all'*Illustrious,* che, per ingannare l'attesa degli aerei di ritorno da Taranto, s'erano spinti nel canale d'Otranto●

Il comandante in capo del Mediterraneo, ammiraglio Cunningham, tirando le somme, concludeva il suo rapporto a Londra con queste parole: «Non vi può essere dubbio che l'aver messo fuori combattimento metà della flotta italiana da battaglia ha e continuerà ad avere un grande effetto nel corso della guerra● Senza indulgere in speculazioni per quanto riguarda le ripercussioni politiche, è già evidente che questo attacco coronato da successo ha grandemente aumentato la nostra libertà di movimento nel Mediterraneo ed ha così rafforzato il nostro controllo nell'area centrale di questo mare● Esso ha permesso che due navi da battaglia fossero rese disponibili per operazioni in altri mari, mentre l'effetto sul morale degli italiani deve essere considerevole● Come esempio di economia di forze è probabilmente insuperato»●

«Ho buone notizie per voi», disse il giorno dopo Winston Churchill ai Comuni, agitando il dispaccio, che aveva ricevuto proprio allora● E dopo aver fatto il resoconto dell'accaduto concludeva anche egli : «L'equilibrio delle forze navali nel Mediterraneo è stato mutato»● In effetti, da questo equilibrio dipendeva la vittoria o la sconfitta●

Fortuna volle che il giorno 12 il tempo si mettesse al brutto, impedendo che fosse ripetuta l'azione la notte seguente, com'era stato già predisposto, con sei aerosiluranti, sette bombardieri e due lanciarazzi● Diversamente, la disfatta avrebbe assunto altre proporzioni●

CAPITOLO QUARTO
L'ERRORE DI BRUEYS

La disfatta subita senza combattere dalla marina italiana, nella notte dall'11 al 12 novembre 1940, decise le sorti della guerra tra l'Italia e la Gran Bretagna● Taranto fu la Trafalgar italiana●

L'eliminazione nel mar Grande di metà della nostra flotta da battaglia modificava profondamente la situazione militare e il rapporto delle avverse forze del Mediterraneo, a sfavore dell'Italia● La facilità stessa con cui s'erano viste scomparire dai ranghi, dalla sera alla mattina, la *Littorio,* la *Duilio* e la *Cavour,* forniva ai nostri comandi un ottimo pretesto per non esporre a rischi le tre rimanenti corazzate: *Vittorio Veneto, Doria* e *Giulio Cesare*●

Come primo provvedimento, venne fatto un taglio netto alla buona usanza di scortare in forze convogli per la Libia● E, una volta introdotto questo principio, esso non fu più abbandonato● L'onore e la difficoltà di portare i rifornimenti all'armata in Libia furono lasciati, dopo Taranto, alla marina mercantile, coadiuvata da poche unità leggere, riservando le grandi navi da guerra a più «nobili» compiti●

Così si decretò la fine della marina mercantile, che ebbe conseguenze fatali su tutta la condotta della guerra● Dagli affondamenti dei piroscafi, infatti, derivò la spaventosa falcidia del materiale bellico destinato alla Libia, l'indebolimento delle nostre forze in Africa settentrionale, prima fermate verso ovest e poi costrette a sgombrare la Cirenaica e la Tripolitania; fino a che, con l'abbandono di Tripoli, la lotta si restrinse alle spiagge meridionali della Sicilia, risalendo poi la penisola●

La fine dell'Italia era cominciata a Taranto●

Viene naturale, dunque, di chiedersi: perché la flotta italiana rimase chiusa a Taranto nei giorni dal sei all'undici novembre 1940, mentre quella inglese scorrazzava a suo piacere nel Mediterraneo? Perché non uscì in mare aperto ad affrontarla? Perché non andò ad attenderla al largo, in un punto di sua scelta, a suo agio, nell'ora più propizia, nelle condizioni più favorevoli? Perché, insomma, aspettare che il destino si compisse, senza far nulla per evitarlo? In sei giorni non si poteva organizzare un'operazione combinata con l'aviazione e prendere un'iniziativa che, almeno, avrebbe deviato i piani del nemico? Perché rimanere rintanati, come vittime predestinate, quando c'erano mezzi adeguati per giocare la propria sorte

con probabilità di successo? Perché non ascoltare la muta e spesso angosciosa e disperata voce degli equipaggi, che domandavano più coraggio e più decisione?

Invano si cerca, nei più autorevoli testi pubblicati nel dopoguerra, una spiegazione a queste domande● Le versioni che si danno, spesso in contraddizione fra loro, sono monche, reticenti o tendenziose e preoccupate di non approfondire l'argomento●

Come mai, si torna a chiedere, la flotta italiana non si insospettì di quel gran movimento di navi inglesi e non decise di lasciare l'ancoraggio? Nessuno sa rispondere● Noi eravamo di gran lunga più forti dei nemici: le due corazzate *Littorio* e *Vittorio Veneto,* di trentacinquemila tonnellate, ci assicuravano una netta superiorità● Questi due colossi rappresentavano quanto di più moderno e di più potente avesse saputo creare la scienza delle costruzioni navali● Inoltre, c'erano a Taranto le quattro corazzate *Cavour, Duilio, Giulio Cesare* e *Doria,* di ventitremila tonnellate, rimodernate e rifatte di sana pianta● E c'era, infine, un'imponente coorte di incrociatori e di cacciatorpediniere modernissimi●

Il tutto costituiva un formidabile complesso e, secondo quanto dice l'ammiraglio Jachino nel suo libro *Gaudo e Matapan,* «una forza navale decisamente superiore di numero e di qualità a ciascuno dei due gruppi di navi da battaglia che l'ammiragliato britannico aveva potuto ritirare dal mare del Nord e dislocare a Gibilterra e ad Alessandria»● Anche nel caso in cui i due gruppi di Gibilterra e di Alessandria avessero potuto riunirsi e agire insieme, il che non era facile e non avvenne infatti mai, la marina italiana si sarebbe trovata, aggiunse il Jachino, «a parità di forze» con quella nemica● Perciò non può essere invocato il criterio di prudenza, che avrebbe sconsigliato all'alto comando navale italiano uno scontro impari, dato che l'imparità era a sfavore del nemico●

Perché, allora, non fu data battaglia? L'ammiraglio Pernotti crede di sapere che «l'11 novembre la flotta italiana era stata pronta a muoversi, in seguito alla notizia dell'attività navale del nemico»● Se ne deduce che l'intenzione di andare ad agganciare il nemico c'era, ma si aspettava il momento buono● Fino alle ventitré dell'11, in cui il cielo di Taranto si illuminò a giorno e in basso si scatenò il cataclisma, questo momento buono non s'era ancora ravvisato● All'indomani, giorno 12, le navi inglesi dovevano essere già giunte in vista di Alessandria o in quei paraggi● A quando, dunque, lo scontro? Dove? In che ora approssimativamente e in

che punto all'incirca?

Poiché il Bernotti omette di chiarire questi punti, preferendo rimanere nel generico, la sua versione convince poco, e ha tutta l'aria di un pietoso velo steso a coprire un fatto spiacevole●

Le rivelazioni del Bragadin, al corrente di molte cose, essendo stato in servizio durante la guerra presso l'alto comando navale, sono addirittura sconcertanti● Egli scrive che il giorno 7 novembre già si sapeva dell'uscita della squadra inglese da Gibilterra, in rotta verso levante; e che anche quella di Alessandria risultava in mare «con tre corazzate e una portaerei» in navigazione verso ponente● Egli aggiunge che il giorno successivo, l'8 a mezzogiorno, la ricognizione aerea segnalò un convoglio in pieno Mediterraneo centrale, diretto a Malta, e che più tardi, verso il tramonto, fu avvistata anche la flotta britannica a sud del convoglio; precisa, inoltre, che il giorno 9 le squadre di Alessandria e di Gibilterra furono avvistate in viaggio di ritorno alle loro rispettive basi; infine, riferisce che segnalazioni di navi britanniche arrivarono il 10 da Pantelleria e da Pianosa, e che nel pomeriggio dello stesso giorno e la mattina successiva i ricognitori aerei avvistarono ripetutamente unità da guerra nemiche «ad oriente di Malta»● Malgrado questo profluvio di notizie, che non potevano lasciare dubbi sull'intensa e prolungata attività che il nemico stava svolgendo, il Bragadin non sembra ancora soddisfatto e ritiene che l'alto comando navale italiano non si fosse potuto fare ancora un'idea esatta della situazione, per cui amaramente conclude: «In sostanza, se non l'avessero detto gli inglesi a guerra finita, noi non avremmo mai saputo cosa essi fecero in quei giorni»● Veramente, tanto candore ci sembra eccessivo● Certamente gli inglesi non ci venivano a dire quali fossero le loro intenzioni, ma doveva bastare il sapere che essi erano fuori per indurci ad affrontarli, per giunta sapendo di trovarli inferiori di forze●

Non è dunque giusto addossare la responsabilità della «notte di Taranto» (come il Bragadin drammaticamente chiama quel grande rovescio militare) alla «povertà della ricognizione aerea»● L'aviazione fece la sua parte, anche se incompleta e imprecisa; la marina, invece, mancò completamente alla sua, subendo passivamente l'intraprendenza del nemico●

Anche l'ammiraglio Jachino cerca nell'aviazione il capro espiatorio● Nel suo libro egli scrive, infatti, che nel disastro di Taranto «venne messa in rilievo anche la deficienza della nostra ricognizione aerea a grande raggio, visto che era stato possibile all'Il*lustrious* ed alla sua scorta navale di

avvicinarsi fino a centosettanta miglia da Taranto senza che la loro presenza in mare fosse menomamente rilevata né dagli aerei della ricognizione strategica né da quelli della vigilanza costiera»●

Non è esattamente così●

All'ammiraglio Brueys, che comandava la flotta napoleonica, la storia rimprovera di essere rimasto alla fonda nella baia di Abukir, trascurando di organizzare qualunque forma di crociere foranee, col compito di annunziare l'eventuale sopraggiungere del nemico● Nelson, infatti, sopraggiunse all'improvviso il primo agosto 1798 e distrusse la squadra navale francese proprio nella baia di Abukir● Identico addebito si può muovere all'ammiraglio Campioni, predecessore del Jachino● Chiusosi con le sue forze nella baia di Taranto, egli trascurò le indispensabili misure di sicurezza e non organizzò alcuna forma di vigilanza fuori della baia per prevenire il probabile arrivo degli inglesi● Non mandò qualche incrociatore al largo, non mise di vedetta qualche unità per segnalare se qualcuno si avvicinasse● E gli inglesi arrivarono inavvertiti e indisturbati● Giustamente l'ammiraglio Da Zara osserva, nel suo *Pelle d'ammiraglio:* «Il fatto ormai accertato che le forze navali inglesi, da cui l'11 novembre partì il grosso colpo contro Taranto, erano a ovest di Zante alle ore diciotto del giorno prima, dimostra nel modo più assoluto la convenienza (per non dire altro) di una nostra crociera attorno al 37° parallelo, dal momento che sulla sola esplorazione aerea non si poteva contare»● Sul 37° parallelo si trovano le acque del Jonio, vestibolo del golfo di Taranto: di qui gl'inglesi passarono senza essere visti●

E perché quella breccia nella cintura di palloni, che avrebbe potuto impedire agli aerei nemici di abbassarsi sull'acqua per lanciare i siluri? E perché mancava il corrispondente tratto di rete subacquea, nel quale avrebbero potuto impigliarsi i siluri inglesi? Per quanto riguarda i palloni, il Bernotti spiega che molti giorni prima un forte vento ne aveva portato via molti● Ma per le reti antisiluri egli stesso ammette che ce n'erano in magazzino, in quel momento, duemilanovecento metri, in attesa di essere messi in opera● Perché in attesa e non già in opera? Questa lentezza o incuria o trascuratezza o imprevidenza nel completamento di un sistema difensivo, per cui si avevano a disposizione i mezzi necessari, non può avere alcuna attenuante; la guerra già durava da cinque mesi e tutto quanto poteva accrescere la capacità offensiva e difensiva doveva già funzionare●

Non si può ricordare senza un senso di umana pietà l'ammiraglio

Campioni, trucidato, dopo un mostruoso processo, durante la guerra civile che insanguinò il paese● Si è tentati di passare oltre, senza soffermarsi su quanto lo riguarda, commossi dalla sua tragica fine● Ma per la verità, non si può omettere di dire che la sua condotta, come comandante in capo delle forze navali, non fu esente da gravi mende● E stupisce che dopo Taranto, che per il Campioni fu una sconfitta, o comunque un insuccesso di vaste proporzioni, avendo perduto tre delle sei corazzate che gli erano state affidate, egli sia stato assunto a un posto di più alta responsabilità● Infatti, il 10 dicembre 1940, fu nominato sottocapo di stato maggiore della marina; egli divenne il supremo ispiratore e il coordinatore delle operazioni navali, perché il capo di stato maggiore, nello stesso tempo sottosegretario di stato, era assorbito dall'attività politica●

CAPITOLO QUINTO
IL CIMITERO DELLE NAVI

PRIMA della tragica notte dell'11 novembre 1940, i convogli che trasportavano uomini, armi, munizioni, carburante e viveri in Libia, partivano scortati da imponenti forze navali, che li accompagnavano sino alla destinazione● E tutti arrivavano in porto intatti e senza ritardi● In mezzo a sessantadue unità da guerra navigò, tra la fine di luglio e i primi di agosto del 1940, uno dei più grandi convogli che abbiano solcato le acque del Mediterraneo nell'ultimo conflitto: undici grandi piroscafi, carichi di truppe e di materiale dell'esercito e dell'aviazione, protetti da undici incrociatori, ventitré cacciatorpediniere, quattordici torpediniere e altrettanti sommergibili● Nulla andò perduto per via●

Poche settimane prima, tutta la flotta era andata di scorta a un altro convoglio● Esso si componeva delle motonavi *Esperia, Calitea, Foscarini, Pisani, Barbaro,* partite da Napoli la sera del 6 luglio con la protezione di numerosi cacciatorpediniere● Attraversato lo stretto di Messina, queste navi vennero raggiunte dagli incrociatori *Bande Nere* e *Colleoni*● A ovest, dal lato di Malta, navigavano gli incrociatori *Gorizia, Zara, Fiume, Fola, Trieste, Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo* e *Montecuccoli*● A est, dal lato di Alessandria, facevano buona guardia le corazzate *Giulio Cesare* e *Cavour,* con gli incrociatori *Da Barbiano, Di Giussano, Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi*● Squadriglie di cacciatorpediniere precedevano, seguivano e affiancavano la formazione,

mentre undici sommergibili si tenevano pronti all'azione lungo la rotta● Era come un quadrato di navi in traslazione, le cui acque erano tenute tranquille e il cielo sgombro da centinaia di bocche da fuoco● Entro di esso viaggiavano i preziosi carichi, che l'8 settembre giunsero a Bengasi●

Con queste misure di precauzione «si passava» ; così si mantenevano aperte le vie di comunicazione con la quarta sponda● La Libia era saldamente ancorata all'Italia da questa catena di rifornimenti● E fino al novembre di quell'anno non un uomo naufragò, non una goccia di benzina andò perduta, non un grammo di materiale finì in fondo al mare●

Ma, dopo Taranto, fu l'ecatombe● Motonavi, petroliere e piroscafi partivano alla ventura, isolati o a piccoli gruppi● La scorta, quando esisteva, era spesso illusoria● Che altro se non una tragica irrisione potevano rappresentare, ad esempio, i tre cacciatorpediniere, tre di quelli di minimo tonnellaggio, *Lampo, Baleno, Tarigo,* mandati a proteggere un convoglio di ben cinque piroscafi, stracarichi di armi, munizioni e materiale? Non una nave si salvò, né mercantile, né da guerra: scoperte, in quella notte del 16 aprile '41, da quattro grossi cacciatorpediniere, usciti appositamente da Malta, furono tutte e otto crivellate di colpi, bruciate ed affondate●

Fu quella una sciagura che si può dire voluta, giacché si poteva evitarla con un minimo di accortezza e, se è permesso dirlo, di buona volontà● Si era a conoscenza, infatti, dell'arrivo dei quattro cacciatorpediniere a Malta, già avvistati il giorno 13, a La Valletta, dagli aerei tedeschi della ricognizione stanziati in Sicilia, che ne avevano subito avvertito il comando militare marittimo di Messina● Nello stesso pomeriggio, alle diciassette e venticinque per l'esattezza, Supermarina era stata informata per telefono, da Messina, dell'importante avvistamento● Ma la sera, alle ventitré, come se quanto avevano segnalato i tedeschi non avesse importanza, i cinque piroscafi, *Sabaudia, Arta, Adana, Aegina, Iserlon,* furono fatti ugualmente partire da Napoli alla volta di Tripoli, e solcavano i nostri mari senza difesa e senza una sola probabilità di salvezza●

Seguiamoli nella loro rotta verso la sicura distruzione● La storia di queste navi è uguale a quella di tutte le altre, che in seguito salparono per l'Africa, abbandonate al loro destino sin dal momento in cui uscivano dai nostri porti●

Dopo una notte e un giorno di navigazione, la sera del 14, alle ore venti, il convoglio giunse al largo delle Egadi● Il tempo, che fin qui s'era

mantenuto buono, cominciò a guastarsi● Vento, mare grosso, foschia da non vederci a poche decine di metri e frequenti rovesci di pioggia resero più lenta e penosa la seconda notte di viaggio● Il convoglio non riusciva a fare nemmeno otto miglia● Ma, all'alba, s'ebbe una notevole schiarita e la luce stessa del giorno contribuì a riportare il sereno anche negli animi● La velocità poté essere aumentata●

Nulla di nuovo fin quasi a mezzogiorno, ora in cui il ministero della marina intercettò la comunicazione di un aereo inglese diretto al comando di Malta● Essa diceva: «OHS●F● a comando aviazione Malta - Ho avvistato tre cacciatorpediniere e cinque piroscafi in posizione 36°40' N 11°03' E - Velocità dieci - 11●22 G●M●T● 15-4»●

Poco dopo, lo stesso aereo confermava: «OSH●F● a Malta - tre cacciatorpediniere e cinque piroscafi in 36°36' N 11°11' E - rotta 170° - velocità nove nodi - 11●57 G●M●T● 15-4»●

Il convoglio era stato scoperto● Certamente i cacciatorpediniere di Malta, una volta ricevuta la segnalazione, sarebbero usciti per intercettare le nostre navi● D'altra parte, non c'era modo di aiutare il convoglio, specie dopo il rifiuto del ministero dell'aeronautica di far partire gli aerei della Sicilia causa le avverse condizioni atmosferiche● Bisogna qui osservare, tuttavia, che codeste «condizioni atmosferiche» consentirono agli inglesi di volare e di segnalare a Malta, nel pomeriggio, i movimenti del nostro convoglio, dandone ora per ora la posizione e le relative coordinate geografiche● Così, se si voleva salvarle, non c'era altro da fare che ordinare alle otto navi di ritornare indietro● Invece furono fatte proseguire●

Alle diciotto del 15 aprile, sei ore dopo aver ricevuto il primo messaggio della ricognizione (giusto il tempo, cioè, per rendersi «pronti a partire») i quattro cacciatorpediniere inglesi *Jervis, Janus, Nubian e Mohawk,* uscirono da Malta e a tutta velocità puntarono verso la zona in cui credevano di incontrare le nostre navi● Ma non le trovarono● Si diressero, allora, a nord e ancora nulla● «Si presentavano due possibilità», dice il capitano di vascello Mack, comandante dei caccia inglesi : «*a)* il nemico poteva essersi diretto verso nord essendosi accorto di essere stato avvistato; *b)* poteva essersi tenuto più sotto costa● Nel primo caso era vana speranza di tentare di rintracciarlo; non mi rimaneva quindi che agire presumendo che il nemico aveva seguito il secondo caso●»

Perciò i quattro caccia inglesi tornarono indietro●

Alle due circa, dal *Jervis,* che era in testa, si avvistarono delle ombre avanti a sinistra, presto riconosciute per sagome di navi italiane● I caccia inglesi aggiustarono quindi la rotta, in modo da poter piombare alle loro spalle● Poi, «luna in faccia e via per il 140°» dice il comandante del *Jervis:* a tutta forza, contro la nostra formazione●

Da una distanza di quasi due chilometri, fu aperto il fuoco contro le navi italiane, che completamente ignare stavano navigando in quel momento in vista delle isole Kerkennah, disposte su due file, di due piroscafi ciascuna, con il *Sabaudia* in mezzo, il *Tarigo* in testa alla formazione, il *Baleno* sulla destra e il *Lampo* dietro● Quasi tutte rimasero colpite dalle prime scariche nemiche●

Ne seguì, come riferisce lo stesso comandante inglese, una «mischia generale» perché i quattro caccia nemici, spingendo a fondo il loro attacco, in un paio di minuti furono in mezzo alle navi italiane● Si sparava, con i cannoni e con le mitragliere, in certi momenti da meno di cinquanta metri, a bruciapelo● «Vengono accesi i fari di mischia», ma non basta, perché tanto poco si distingueva nella notte in mezzo a quella confusione ed a quell'intrecciarsi di scafi, che, di tratto in tratto, bisognava sospendere il fuoco per lasciare diradare il fumo●

Le nostre navi, riavutesi dalla sorpresa, risposero con la loro rabbia: quelle che non potevano fare uso delle artiglierie, rovinate dalle prime scariche nemiche, si difendevano lanciando siluri e cercando di speronare i caccia inglesi● Erano tutte in fiamme● *L'Aegina,* che bruciava più delle altre, andò bordo contro bordo col *Baleno,* sul quale saltarono una cinquantina di soldati tedeschi in cerca di scampo● La esplosione tremenda del *Sabaudia,* carico di munizioni, diede a un certo punto al campo di battaglia aspetti apocalittici● Un'immensa fiammata rossa fu vista alzarsi a circa duemila metri, mentre una pioggia di schegge e di grossi frantumi metallici si rovesciava sulle navi italiane e inglesi● «Il mare tutt'attorno appare come un calderone in ebollizione●»

Il *Tarigo,* meno provato di tutti, perché in testa alla formazione, accostando rapidamente riesce ad interporsi tra due navi mercantili in fiamme e due caccia nemici intenti a finirle● Una salva lo smantella, raffiche di mitragliatrici falcidiano i suoi uomini● E tuttavia il comandante De Cristofaro, che ha la gamba destra asportata, incita i superstiti a sparare● Ecco che anche la ruota del timone gira a folle: le trasmissioni sono spezzate● Ma c'è ancora quella di fortuna a poppa per continuare a

dirigere sul nemico● Poi altre salve riducono al silenzio i cannoni; anche i tubi lanciasiluri sono fracassati e inservibili, meno qualcuno a poppa, da cui un giovanissimo ufficiale, il tenente di vascello Besagno, lancia un'ultima salva che fa centro● Il *Mohawk,* colpito a morte, affonda rapidamente● Mentre la furia delle altre unità nemiche si concentra contro il *Tarigo* per finirlo, i superstiti del glorioso caccia italiano, laceri, sanguinanti, anneriti dal fumo, si radunano per l'ultimo rito: «Viva il re! Viva l'Italia! Viva il Duce!» Poi, chi ancora può salta in mare●

Il fuoco iniziato alle due e venti durò meno di un'ora● Gl'inglesi, raccolti i naufraghi del loro *Mohawk,* si allontanarono veloci così come erano giunti, in direzione di Malta●

Delle nostre otto navi non rimanevano sul mare che miseri relitti● Degli uomini che esse avevano a bordo seicento perirono● L'angoscia dei sopravvissuti non fu nemmeno udita a Roma, perché l'attacco fulmineo aveva messo fuori uso fin dal primo istante le stazioni radio delle otto unità● E solo per caso, l'indomani mattina, un aereo tedesco sorvolando quel tratto di mare vide sotto di sé i relitti e diede l'allarme●

Si dica pure che non ci fu colpa, ma sventura● Però le sventure come questa furono troppe●

***

Il 24 maggio dello stesso anno fu la volta del Conte Rosso● Il grande transatlantico era partito la mattina alle quattro da Napoli, dove aveva imbarcato duemilasettecentotrentadue uomini di varie armi e corpi, in gran parte universitari● Alle sedici aveva attraversato lo stretto di Messina e alle venti e trentacinque, mentre si trovava a una quindicina di chilometri al largo di Siracusa, fu colpito sulla sinistra da due siluri, lanciati da un sommergibile inglese che, come poi si seppe, era l'Upholder● Poiché la nave affondava rapidamente, il comandante chiamò in coperta passeggeri ed equipaggio, comandò il grido di: «Viva l'Italia! Viva il re! Viva il Duce!» che tutti ripeterono a gran voce, e subito dopo ordinò l'abbandono della nave●

Dieci minuti dopo, alle venti e quarantacinque, il *Conte Rosso* si inabissava●

Se è vero che l'ora estrema è la più solenne della vita, perché in essa l'uomo si rivela qual è, senza finzioni o ipocrisie, i «tremila del *Conte*

Rosso» furono tutti eroi, a giudicare dal come si comportarono in quelle ore tremende● Sulle scialuppe che facevano acqua, abbarbicati a rottami o sostenendosi a forza di braccia, giacché mancavano i mezzi di salvataggio, essi cantavano gli inni della patria● La morte compiva la sua opera e i rimanenti continuavano a cantare●

Duecentoquarantotto salme furono raccolte all'indomani; di altri novecentosessantaquattro uomini non si ebbe più notizia; millecinquecentoventi si salvarono●

Ora, il numero imponente di vite umane che si trovavano a bordo del *Conte Rosso* e l'importanza stessa di una nave come quella, avrebbero dovuto consigliare maggior prudenza e maggiori precauzioni● Gli inglesi non avrebbero certo esitato, per difendere un trasporto del genere, a impiegare tutta la flotta● Invece, a scortarlo, non c'erano che tre cacciatorpediniere: *Corazziere, Ascari* e *Lanciere*●

È vero che alle sue spalle navigavano gli incrociatori *Trento* e *Trieste* con tre cacciatorpediniere, che avrebbero dovuto accorrere in caso di bisogno; ma la distanza che li separava bastava a renderli inutili●

Erano appena trascorsi dieci giorni, quando uguale sorte toccò, il 3 giugno 1941, ai piroscafi *Montello* e *Beatrice,* che con altri cinque viaggiavano da Napoli alla volta di Tripoli● Erano in sette, dunque, ma non avevano di scorta che due cacciatorpediniere, *Geniere* e *Camicia Nera,* e due torpediniere, *Dardo* e *Missori*●

La loro fine non può sorprendere nessuno: sarebbe stato, invece, strano se un convoglio così mal congegnato e difeso da quattro piccole unità di scorta, dalle quali si pretendevano compiti tanto superiori alle loro forze da sembrare assurdi, fosse passato incolume attraverso la vigilanza inglese● Fu sorpreso alle quindici del 3 giugno da modestissime forze nemiche (cinque apparecchi da bombardamento in due gruppi, uno di tre e l'altro di due) nella stessa zona, quasi nello stesso punto in cui il 16 aprile era stato distrutto il «convoglio *Tango*», cioè in vista della prima boa di Kerkennah● Il *Montello,* carico di munizioni, saltò in aria con tutto l'equipaggio; il *Beatrice,* gravemente colpito, continuò ad andare alla deriva tutto il pomeriggio e la notte, fino alle sette dell'indomani, ora in cui il *Camicia Nera,* nell'impossibilità di salvarlo, lo finì a cannonate●

Sembra impossibile che un dramma simile possa essere avvenuto in pieno giorno, a un quarto d'ora di volo da Pantelleria, dove esisteva un magnifico aeroporto, da cui avrebbero dovuto partire quanti aerei fossero

stati necessari non solo per respingere i cinque del nemico, ma per dare al convoglio tutta l'assistenza dovuta●

Continuando questa tragica rassegna, incontriamo i più bei nomi della marina mercantile italiana● Primo, *l'Esperia,* che venne affondato alle ventidue e cinquantacinque del 20 agosto successivo, quando era già nelle acque di Tripoli e ne vedeva il faro● Erano quattro transatlantici, che rappresentavano il meglio dei nostri colossi del mare, *Esperia, Neptunia, Oceania, Marco Polo,* stracarichi di truppe, ma di scorta non avevano che altrettanti cacciatorpediniere: *Vivaldi, Da Recco, Oriani* e *Gioberti*● Una salva di tre siluri, lanciata da un sommergibile inglese, bene appostato, mandò a picco il primo, gli altri tre riuscirono a scamparla, rifugiandosi in tutta fretta nel vicino porto di Tripoli●

Ed ecco il *Gritti* e il *Barbaro,* la cui fine troviamo così annotata nel diario di Cavallero:

«Perdita del *Gritti* e del *Barbaro*● Si sta salvando in parte il carico che avevano a bordo● Il duce è particolarmente colpito per le perdite di personale»●

Questi due piroscafi erano partiti nella tarda sera del primo settembre da Napoli alla volta di Tripoli, insieme con il *Rialto,* il *Veniero* e il *Pisani*● In cinque, avevano di scorta altrettanti cacciatorpediniere: *Da Recco, Freccia, Folgore, Dardo, Strale*●

Verso la mezzanotte del 2, il convoglio aveva appena attraversato lo stretto di Messina e si trovava al largo di capo Spartivento, quando fu attaccato da un piccolo gruppo di aerosiluranti inglesi, che colpirono il *Barbaro* e il *Gritti*● Il primo saltò in aria immediatamente; il secondo naufragò dopo poche ore e non è vero che sia stata salvata parte del carico, perché andò tutto perduto● Grande commozione per questo disastro, fors'anche un pensiero ai caduti, ma provvedimenti nessuno● La rovina fu che il generalissimo o comandante supremo delle forze operanti, capace di dimostrarsi afflitto, non era in grado di avere un giudizio proprio sulla natura dei mali né di trarne una lezione●

***

Qual era, infatti, l'insegnamento che si doveva trarre da questa catena di sciagure? Un fatto era chiaro: occorreva rinforzare le scorte dei convogli● I mezzi certamente non mancavano● Vedremo, in seguito, quante volte la

flotta da battaglia uscì nel 1940-'41 e nel 1942 per intercettare quella inglese, che scortava i mercantili nel Mediterraneo: uscite, per la verità, inutili perché non approdarono mai a nulla● Invece di ordinare queste scorribande senza profitto, che costavano grandi quantità di nafta, perché non si provvedeva alla difesa delle petroliere e dei piroscafi, come la flotta inglese?

Le nostre scorte non furono rafforzate, non solo, ma in seguito vennero ancora assottigliate● Il piroscafo *Oriani,* infatti, che il 10 settembre 1941 andava da Suda a Bengasi, era accompagnato da una sola torpediniera, la *General Antonio Cantore,* vecchia di vent'anni, una delle più piccole e delle meno armate che possedesse la nostra marina● La presenza o meno di questa navicella non poteva valere gran che, né cambiare la situazione dell'Orfani in caso di attacco nemico● Di ciò si ebbe conferma all'indomani, giorno 11, quando alle tredici e quindici comparvero tre bombardieri inglesi● Passando rasente l'alberatura del piroscafo, essi lo colpirono con estrema facilità● Non deve, dunque, sorprendere il fatto che l'equipaggio abbia abbandonato la nave, la quale andò poi alla deriva per altri due giorni, fino alle diciotto del 13, in cui fu necessario affondarla a cannonate● Quando si hanno le stive colme di munizioni e di benzina, come l'*Oriani,* e si è così poco difesi, con probabilità di assistenza aleatorie, è comprensibile una decisione affrettata, anche se non conforme alla reale necessità del momento●

***

Un singolare retroscena, connesso all'affondamento del *Neptunia* e *dell'Oceania,* è sufficiente a illuminare da solo il modo con cui era condotta la guerra●

Le due grandi motonavi, insieme con la *Vulcania,* dopo aver imbarcato circa diecimila ufficiali e soldati di varie armi, corpi e specialità destinati in Libia, partirono da Taranto alle ore diciannove e trenta del 16 settembre 1941● Almeno quando viaggiava per mare, come in questo caso, tutt'una divisione di truppe con i suoi mezzi ed equipaggiamenti, ci si attendeva che la flotta, ancorata a Taranto, levasse gli ormeggi ed accompagnasse il convoglio fino al porto di arrivo● Le motonavi partirono, ma le corazzate e gli incrociatori restarono inoperosi a Taranto●

Di scorta, andarono quattro cacciatorpediniere: *Nicoloso Da Recco,*

Antoniotto Usodimare, Emanuele Pessagno, Antonio Da Noli●

Nelle vicinanze di Homs, la mattina del 18 settembre, alle quattro e quindici, un sommergibile inglese silurò il *Neptunia e l'Oceania* (il *Vulcania,* invece, rimase incolume e scampò allontanandosi in fretta dalla zona)● Lo stesso sommergibile tornò all'attacco circa cinque ore dopo, alle otto e cinquanta, quando era già pieno giorno e visto che *l'Oceania* galleggiava ancora (il *Neptunia* era già andato a picco) e che ancora stavano sbarcando uomini, gli lanciò contro un'altra coppia di siluri e lo finì● Il dramma era così concluso● Oltre alla perdita dei due colossi, circa cinquecento uomini scomparvero in mare●

Ancora una volta, dunque, in prossimità dell'approdo, che avrebbe dovuto essere fornito di mezzi di vigilanza costieri, marittimi ed aerei, le nostre navi diventavano facile bersaglio del nemico, a tal punto che un sommergibile britannico poteva ritornare impunemente più volte sulla preda● Stavolta, la perdita era imperdonabile, tanto più che *l'Oceania* aveva resistito bene ai primi colpi e avrebbe potuto essere salvato se non fosse stato silurato di nuovo●

Il fatto indignò il comandante superiore delle forze armate in Africa settentrionale, generale Bastico, che scrisse una lettera al ministero marina (numero 01/15711 di protocollo del 2 ottobre 1941) in cui così concludeva: «Dalla relazione ho pure rilevato che l'impiego dei mezzi protettivi (navali ed aerei) di cui Marilibia dispone, è stato fatto con criterio prudenziale che io, in questi casi, reputo eccessivo● Ed ho perciò invitato Marilibia ad essere in avvenire, accorto sì, ma energico e deciso● Doti questi di cui a dir vero difetta alquanto»●

L'ammiraglio Riccardi, sottosegretario di stato e capo di stato maggiore alla marina, rispose a Bastico il 13 ottobre, rivolgendogli una severa intemerata, il cui senso era pressappoco: occupatevi (gli dava del voi) dei fatti vostri e del governo delle vostre truppe, perché alle cose del mare pensiamo noi, e Marilibia (Comando militare marittimo della Libia) dipende da Roma e tocca a noi giudicare di esso● Però a questa lettera «ufficiale» era acclusa un'altra personale di Riccardi al «caro Bastico» in tono mellifuo e amichevole (qui, invece, gli dava del tu), che concludeva così: «Le vogliamo depennare tutte e due *(cioè le lettere ufficiali)* dai nostri protocolli? Sono sicuro che mi darai un'affermativa telegrafica»● In altri termini: ritratta, altrimenti●●● Ti conviene metterti in urto con noi?

Giunto il richiesto consenso telegrafico, le lettere furono «depennate»

dai protocolli e l'incidente del *Neptunia* e *dell'Oceania* finì nel silenzio●

Nella stessa giornata del 18 settembre 1941, quasi nella stessa ora in cui le due motonavi venivano silurate nelle acque di Homs, un'altra tragedia avveniva a sole tre miglia da Marsala● Qui stava transitando un altro convoglio di tre piroscafi *(Col di Lana, Caterina, Marin Sanudo)* e una petroliera, la *Minatitland*● Era stato denominato «convoglio lento» per distinguerlo da quello delle motonavi● Alle quattro e trenta un sommergibile nemico lo attaccò centrando il *Col di Lana*●

Così, in un sol giorno, sparirono sulle rotte della Libia tre unità da trasporto, che rappresentavano da sole ben quarantacinquemila tonnellate della nostra flotta mercantile●

***

A fine settembre 1941, Ciano annota nel suo *Diario:* «Colloquio con l'ammiraglio Ferreri● È preoccupato delle sorti della Libia, se gli affondamenti del naviglio mercantile dovessero continuare col ritmo del settembre● Mentre in passato la percentuale delle navi perdute aveva raggiunto un massimo del cinque per cento, in settembre è balzata al diciotto per cento● Come tutti gli ufficiali di marina è di un antigermanesimo a tutta prova»●

Ora, a parte il cattivo gusto di un ministro degli esteri che tiene circolo con alti ufficiali estranei al suo dicastero e che con lui non avevano nulla a spartire, quello sfogo di «antigermanesimo» sembra fuor di luogo, almeno fino a quel momento● La Germania non aveva nessuna colpa nei disastri dell'Italia sul mare● Non erano i tedeschi, che stabilivano le rotte delle navi, l'ora in cui esse dovevano partire o arrivare, i porti in cui dovevano approdare, le scorte da cui dovevano essere accompagnate● Non erano i tedeschi, che affondavano i nostri piroscafi● Non erano i tedeschi, che impiegavano la nostra flotta, che la facevano uscire o rientrare nei porti, che la dirottavano● Questo era il compito esclusivo del ministero o Supermarina, di cui l'ammiraglio Ferreri era uno dei maggiori responsabili● Si può dire, anzi, che dopo il sottocapo di stato maggiore, l'ammiraglio Sansonetti (abilissimo, a quanto si apprende da Ciano stesso, nell'aumentare, «perché faceva più effetto», le cifre degli affondamenti di navi nemiche comunicate coi bollettini), sul «gran ponte di comando», come si usava chiamare il cosiddetto salone operativo al ministero marina,

il più alto papavero era Ferreri●

***

Il novembre del '41 fu terribile per la nostra marina● In quel mese le perdite raggiunsero un livello spaventoso: tredici piroscafi furono affondati, molti altri danneggiati e gli scampati costretti a cercar rifugio nei porti più vicini● Il mare fu letteralmente spazzato delle navi italiane● Si stenta a credere che tanta sciagura abbia potuto essere causata soltanto da due piccoli incrociatori e da due cacciatorpediniere, di stanza a Malta, che uscivano a far preda preferibilmente col buio● Queste poche navi seminarono stragi; misero a repentaglio la via della Libia, interrompendo quasi tutti i convogli● E sembra impossibile che non si sia potuto far cessare la devastazione che compivano queste quattro piccole unità● Si accusa l'aviazione di non aver bombardato abbastanza Malta, per snidarle● Ma come essere assolti dalla gravissima colpa di aver fatto viaggiare indifesi soldati e preziosi carichi, colpa assai più grave ora che si erano visti i risultati delle precedenti spedizioni?

I corsari inglesi erano *l'Aurora* e il *Penelope,* modesti incrociatori da cinquemila tonnellate, e i cacciatorpediniere *Lively* e *Lance*● Il 9 novembre, dopo mezzanotte, navigando al largo di Siracusa, incontrarono sette piroscafi italiani, che in mesto e ordinato corteo andavano verso la Libia: erano *San Marco, Rina Corrado, Conte di Misurata, Duisburg, Minatitland, Sagitta, Maria*● La loro distruzione fu così immediata, che non richiese più di cinque minuti● Invocazioni di soccorso, lamenti di feriti, aneliti di moribondi, alte fiamme, esplosioni, relitti, sotto una nube di fumo: ecco quanto rimaneva sulle acque rosse di sangue● Delle unità di scorta (sei cacciatorpediniere in tutto!) *Fulmine* e *Libeccio* fecero la stessa fine dei piroscafi, *Euro* e *Grecale* riportarono gravissimi danni, *Oriani* e *Maestrale* riuscirono a trarsi in salvo● Gli incrociatori *Trento* e *Trieste,* con quattro cacciatorpediniere, che navigavano dietro il convoglio per proteggerlo in caso di bisogno, virarono di bordo e si allontanarono●

L'ammiraglio fece questo, si disse, perché gli inglesi avevano il *radar* e lui no● Ma c'era la luna e ci si vedeva bene; c'erano i cannoni da 203 sui nostri incrociatori, più potenti dei 152 del nemico; s'era in sei contro quattro, senza contare le unità vicine al convoglio● Qualcosa, dunque, si poteva fare● Mancò solo un po' più di animo a quell'ammiraglio●

Si disse anche che il *Trento* e il *Trieste* erano sprovvisti di «munizionamento adatto a quella forma di combattimento notturno, imprevista anteguerra» e si è tentati di stropicciarsi gli occhi per essere sicuri di non sognare leggendo queste storie● Immaginare che la guerra sul mare possa essere fatta soltanto di giorno e interrompersi al calar delle tenebre, è una convinzione strana● Come definire «imprevisto» il combattere di notte se la battaglia dello Jutland, per non andare tanto lontano, avvenuta nel pomeriggio del 31 maggio 1916, si protrasse per tutta la sera e la notte successive in accaniti combattimenti tra incrociatori?

***

Continuando a scorrazzare in lungo e in largo per il Mediterraneo e a mietere vittime, le quattro navi di Malta, il 24 novembre, nel pomeriggio, incontrarono i piroscafi *Maritza* e *Procida,* che con due torpediniere, *Lupo* e *Cassiopea,* stavano andando dal Pireo a Bengasi● Portavano truppe e materiale pregiato, fra cui moltissime autoblindo tedesche, per la guerra nel deserto●

Il *Penelope* aprì il fuoco alle quindici e quarantacinque, imitato dalle altre unità●

Le due torpediniere italiane resistettero per circa mezz'ora, cercando anche di coprire col fumo il convoglio, ma visto vano ogni loro sforzo si allontanarono, scomparendo dietro un piovasco, per sottrarsi a sicura fine● Gl'inglesi videro poi scoppiare, alle sedici e trenta, uno dei nostri piroscafi e dieci minuti dopo l'altro, ma nemmeno loro raccolsero i naufraghi per non perdere tempo, dovendo ritornare in fretta a Malta a rifornirsi, in seguito a «ulteriori ordini di operazioni ricevuti, che comportavano una navigazione di oltre trentasei ore ad alta velocità», come dice la loro relazione ufficiale●

Degli equipaggi e dei passeggeri del *Maritza* e del *Procida* non si sa nulla ancora oggi●

***

Giornata di caccia grossa fu per le quattro unità di Malta il primo dicembre 1941● Alle tre di notte, esse incontrarono il piroscafo *Adriatico*● «L'*Aurora* aprì il fuoco», dice la relazione inglese, «con una

bordata che cadde corta● Fu trasmesso tre volte il segnale *abbandonate la nave,* ma poiché non si ottenne alcuna risposta, fu sparata un'altra bordata, che raggiunse con un colpo l'obiettivo● Fu eseguito di nuovo il segnale di abbandonare la nave e *l'Adriatico* si fermò● Il comandante Agnew aveva intenzione di far passare quindici minuti, in modo da dar tempo a tutto il personale di mettersi in salvo, ma alle tre e quindici la nave nemica aprì il fuoco con il suo cannone di prora● Fu immediatamente impegnata da brevissima distanza e incendiata● Alle quattro saltò in aria●»

L'*Adriatico,* partito da Argostoli la sera del 29 novembre, portava duemilatrecento fusti di benzina● È facile immaginare cosa significhi un naufragio in quelle condizioni, in piena notte, tra fuoco e fiamme● Tuttavia l'equipaggio aveva ancora un'ultima prova di fierezza da offrire al nemico: «Un cacciatoperdiniere inglese si avvicina alle imbarcazioni ed ordina di accostare», secondo quanto riferisce il comandante dell'*Adriatico,* capitano di corvetta Emanuele Campagnoli, «ma tutti rifiutano di salire»●

Liquidato l'*Adriatico,* il quartetto di Malta si allontanò, dirigendo a tutta velocità verso sud● C'era un'altra carambola da fare: altri due colpi sicuri: la cisterna *Mantovani* e il cacciatorpediniere *Da Mosto;* e occorreva far presto● Come erano anche bene informati gli inglesi di quello che le nostre navi trasportavano! «La cisterna *Iridio Mantovani* da diecimilaquattrocento tonnellate», dice la loro relazione ufficiale, «con un carico di tremila tonnellate di benzina, tremila di nafta e tremila di benzina per aerei, oltre a numeroso personale per le forze della Libia, divenne allora preda della *forza K*» (Chiamavano «forza K» i due incrociatori e i due cacciatorpediniere di Malta●)

Le nostre navi, infatti, furono raggiunte verso le diciotto del primo dicembre, a sessanta miglia da Tripoli: il *Da Mosto* in sette minuti saltò in aria; la *Mantovani,* divorata dalle fiamme, scoppiò due ore più tardi● Essa era stata precedentemente danneggiata da alcuni aeroplani *Blenheim,* dopo la partenza da Trapani●

Altri cinque o sei *Blenheim* avevano attaccato il giorno prima i piroscafi *Capo Faro* e *Iseo,* che, accompagnati dalla torpediniera *Procione,* andavano da Brindisi a Bengasi : uno di essi, il *Capo Faro,* saltò in aria●

Il 9 dicembre, il *Veniero,* che ritornava da Bengasi in compagnia della torpediniera *Centauro,* fu affondato da un sommergibile nemico; due giorni dopo su rotta inversa, il *Calitea,* che andava a Bengasi col

cacciatorpediniere *Freccia,* fece la stessa fine, forse ad opera dello stesso sommergibile●

Il 13, furono affondati il *Del Greco* e il *Filzi*● Cavallero annota:

«Siluramento del *Del Greco* e del *Filzi*● Pare che qualcosa non abbia ingranato bene»● E poi: «Siluramento *Filzi* e intercettazione di una conversazione telefonica tedesca : ' È una porcheria *(Schweinerei)* che gl'italiani non sorveglino i loro convogli all'ingresso dei porti! '»

Il fatto è questo● Il *Del Greco* e il *Filzi,* carichi di carri armati italiani e tedeschi, erano partiti da Messina alle dieci e venti del 12 dicembre '41 diretti a Taranto, da dove avrebbero dovuto proseguire in convoglio per la Libia● I due piroscafi erano già nella rada di Taranto e ne avevano, anzi, imboccato la «rotta di sicurezza» attraverso gli sbarramenti, quando alle due e quindici del 13 dicembre furono contemporaneamente colpiti da una salva di siluri, lanciati da un sommergibile inglese ivi appostato, e affondarono● Ora un sommergibile inglese dentro una piazzaforte italiana, anzi, dentro la piazzaforte italiana più munita, un sommergibile inglese a pochi metri da corazzate, incrociatori, cacciatorpediniere, torpediniere, mas e motoscafi, nel loro medesimo ancoraggio e che tuttavia non si sentiva come Daniele nella fossa, ma come un topo nel formaggio, rappresenta un fatto così enorme e umiliante da non potersi tollerare● Non avevano, dunque, torto i tedeschi a definire aspramente quel siluramento●

Nello stesso giorno, 13 dicembre '41, caddero in agguato gli incrociatori *Da Barbiano* e *Di Giussano,* che recavano anch'essi benzina in Libia● Essi furono distrutti completamente● Così, nel giro di qualche ora, si erano perduti due incrociatori e due piroscafi, nonché carri armati e carburante sufficienti ad alimentare una battaglia per molti mesi● L'ammiraglio Somigli, allora come adesso altissimo esponente del ministero marina, spiegava le cause di queste perdite a Ciano con una singolare teoria● Gli diceva trattarsi di un male psicologico, nientemeno che di un «complesso di inferiorità» da cui la nostra marina sarebbe stata affetta di fronte a quella nemica● In altri termini, stato di soggezione morale, continuo patema, paralisi dei centri nervosi● Materia per neurologi, insomma● «Quanto avviene nella marina è inesplicabile», annota Ciano alla data fatale del 13 dicembre 1941, «a meno che non vi sia ciò che dice Somigli e cioè che i nostri stati maggiori sono in preda ad uno stato di *inferiority complex,* che ne paralizza ogni attività●» Ma questa interpretazione freudiana delle nostre sventure sul mare, oltre che oltraggiosa per i combattenti (che nulla

avevano da apprendere dal nemico, né in quanto a perizia né in quanto a coraggio) è di una ingenuità impareggiabile● Non si può credere che a Supermarina si fosse in preda (oltre ai risentimenti antigermanici, di cui s'era fatto interprete l'ammiraglio Ferreri presso Ciano) a impulsi e a forze incoscienti, quando c'erano da redigere ordini di operazioni o da spedire telegrammi alle navi in mare o da tracciare per esse rotte sulla carta; quando, insomma, si impartivano disposizioni, che molto spesso portavano alla perdita delle navi stesse● Sarebbe troppo semplice questa spiegazione● Altri, dunque, dovettero essere i motivi, non certo quelli che adduceva l'ammiraglio Somigli●

***

A un certo momento, forse, si temette che la corda potesse spezzarsi● Troppi uomini erano periti nei naufragi; troppo grave era la falcidia della marina mercantile e troppo a lungo era durata● Immani quantitativi di armi, munizioni, mezzi di trasporto, carburanti e viveri erano finiti in fondo al mare o erano stati divorati dalle fiamme● Del resto, non occorreva il genio di Napoleone per capire che era necessario dare alle vie marittime una maggiore protezione● Perciò il capo di stato maggiore generale ordinò che tutta la flotta andasse di scorta ai convogli e li accompagnasse sino ai porti d'arrivo●

Così, il 16 dicembre 1941, partirono da Napoli quattro grossi piroscafi carichi di truppe e di rifornimenti, tre *(Pisani, Monginevro, Napoli)* diretti a Tripoli e uno *(l'Ankara)* a Bengasi● Ai loro lati si misero otto cacciatorpediniere: *Vivaldi, Da Noli, Da Recco, Maloncello, Pessagno, Zeno, Saetta, Pegaso*● Passato lo stretto di Messina, la corazzata *Duilio* con gli incrociatori *Aosta, Attendolo, Montecuccoli* e i cacciatorpediniere *Aviere, Ascari, Camicia Nera* si schierarono sul lato ovest● A est facevano barriera, invece, le corazzate *Littorio, Doria* e *Giulio Cesare,* con gli incrociatori *Gorizia* e *Trento* e i cacciatorpediniere *Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino, Corazziere, Carabiniere, Usodimare, Maestrale, Oriani* e *Gioberti*● Inoltre, un numero adeguato di unità antisommergibili era stato sguinzagliato in luoghi opportuni● Infine, non s'era trascurato di provvedere di un «tetto» la formazione, facendola sorvolare da numerosi aerei italiani e tedeschi● I comandanti e gli equipaggi dei quattro piroscafi, che tante volte erano andati allo sbaraglio e

che potevano ritenersi i fortunati superstiti di una lunga strage, guardarono certo con meraviglia tanto spiegamento di forze e forse si chiesero se non si trattasse di una loro allucinazione piuttosto che di un tardo rinsavimento altrui● Il viaggio durò tre giorni e il 19 sera i piroscafi erano a destinazione senza la minima perdita●

L'esito felice di questo esperimento indusse ad accelerare i tempi per tentarne un altro● E quindici giorni dopo, il 3 gennaio 1942, fummo in grado di far partire altre sei motonavi *(Allegri, Bixio, Monginevro, Scirè, Monviso* e *Giordani)* anch'esse sotto la protezione di tre corazzate, sette incrociatori, diciannove cacciatorpediniere e quattro torpediniere, oltre a tutte le misure antisommergibili e di difesa aerea della volta precedente● Anche questo convoglio arrivò sano e salvo● Si rinnovò così il prodigio dei primi mesi di guerra, cioè dell'assenza assoluta di perdite● Queste, che con un continuo crescendo avevano toccato nel novembre una vetta paurosa, erano discese improvvisamente a zero● Il blocco dell'Italia era infranto e il flusso dei rifornimenti alla Libia aveva potuto riprendere con regolare intensità●

Ma, a quanto riferisce l'ammiraglio Bernotti in *La guerra sui mari,* tali misure di sicurezza non incontrarono il favore delle autorità marittime, perché «l'uscita di tante navi da guerra per un convoglio di sei piroscafi era sproporzionata all'entità delle presumibili offese nemiche»●

In verità, le offese nemiche ai nostri convogli erano già state tali e tante da stroncare quasi del tutto il traffico con la Libia, e l'obiezione non aveva alcun fondamento● Gl'inglesi insegnavano con il loro esempio: essi che mai, durante tutta la guerra, fecero attraversare il Mediterraneo dai loro convogli, anche di poche unità, senza scortarle con tutte le navi da guerra disponibili a Gibilterra e ad Alessandria● Compito primo della marina da guerra italiana doveva essere quello di assicurare l'afflusso dei rifornimenti alla Libia, perché quando questa fosse stata perduta, la guerra sarebbe arrivata inesorabilmente sul territorio nazionale● Perciò nessun impiego di forze poteva ritenersi sproporzionato●

Ma ben presto si ritornò daccapo: il grosso delle nostre forze navali tornò a starsene da parte; di scorta ai convogli andarono ancora quell'uno e quei due cacciatorpediniere o torpediniere che sappiamo● Naturalmente, appena la sorveglianza si allentò gli affondamenti ripresero●

Così la catena delle sciagure ricominciò●

Toccò alla nave frigorifera *Perla* riaprirla● Essa era partita da Tripoli il

5 gennaio '42, alle due e mezzo del pomeriggio, diretta a Trapani, ma il giorno 7, alle quattro, fu attaccata da un solo aerosilurante inglese e gravemente colpita●

Un episodio di questa sciagura merita di essere conosciuto● In mare, il comandante Renato Labriola contò settantasette naufraghi: ne mancava uno● Senza esitare, ritornò sulla nave, già in procinto di inabissarsi, seguito da tre membri dell'equipaggio● Tanto cercò che trovò il settantottesimo, un fochista ferito, e lo portò in salvo● Poi la torpediniera *Cascino,* unica unità di scorta, li caricò tutti e settantotto e li portò a Trapani●

Quindici giorni dopo è l'ora del transatlantico *Victoria*● Trasportava in Libia circa millecinquecento soldati e ufficiali, oltre a un considerevole carico di materiale● Fu sorpreso, alle diciassette del 23 gennaio 1942, da alcuni aerosiluranti inglesi, che gli squarciarono lo scafo● Il comandante ordinò alla gente di mettersi in salvo ed egli rimase sulla nave con il suo stato maggiore per inabissarsi con essa● Essi si chiamavano: Mario Grana, comandante militare; Mario Arduino, comandante civile; Federico Demartino, direttore di macchina; Elvino Bosco, medico di bordo; Michele Uva, marconista●

Il 12 febbraio successivo, alle ore quindici davanti al promontorio calabrese di punta Alice, un sommergibile inglese affondò la nave cisterna *Lucania,* che, partita da Taranto, si dirigeva tutta sola verso Tripoli●

Strana è invece la storia *dell'Ariosto*● Partito da Tripoli per Trapani alle diciassette e quaranta del 13 febbraio '42, l'aveva fatta franca per buona parte del suo viaggio, navigando molto al largo, in alto mare● Ma «Supermarina alle dodici e trenta del 14 mi ha ordinato di seguire le rotte costiere del golfo di Hammamet», dice il capitano di fregata Mario Bartalesi, comandante del cacciatorpediniere *Premuda,* che accompagnava *l'Ariosto*● Gli ordini sono ordini e *l'Ariosto* fu comandato di avvicinarsi alla costa● A dodici miglia da capo Africa, mentre stava, cioè, per imboccare il golfo di Hammamet, come aveva prescritto Roma, il piroscafo trovò appostato un sommergibile inglese, che lo affondò● Nonostante la vicinanza della costa e l'opera di salvataggio del *Premuda,* centocinquantotto persone perirono nel naufragio●

Anche il *Tembien* veniva da Tripoli, da dove era partito alle quindici e trentacinque del 27 febbraio '42 diretto a Palermo, in compagnia del cacciatorpediniere *Strale;* ma, a venti miglia dal porto di Tripoli, due ore e

mezzo dopo che ne era uscito, fu silurato e affondato da un sommergibile nemico●

***

Addirittura angoscioso fu il mese di agosto del '42: si perdettero ben duecentomila tonnellate di navi da trasporto; vale a dire un decimo di tutta la nostra marina mercantile● (Un decimo perché, essendo rimaste fuori della patria un milione e duecentoquindicimila tonnellate di navi, sorprese il 10 giugno '40 in porti stranieri o in navigazione lontana, il naviglio disponibile s'era ridotto da tre milioni e trecentonovantaseimila tonnellate a due milioni e centottantunmila●)

Sorprendeva soprattutto il fatto che gl'inglesi conseguissero così portentosi successi con mezzi limitati: cioè con pochi sommergibili e pochi aerei, dato che in quel tempo l'Inghilterra non aveva più grosse navi nel Mediterraneo centrale e orientale● Tuttavia, quei pochi sommergibili ed aerei riuscivano sempre ad appostarsi nel punto giusto o a portarsi nella giusta posizione, per abbattere, al passaggio, ogni nostra nave mercantile●

Questi punti e queste posizioni, in cui il nemico preferiva agire, spesso erano nelle immediate vicinanze di nostri aeroporti o di basi navali fortificate, dai quali avrebbe dovuto cercare, invece, di tenersi lontano● Valga il caso del *Pilo,* affondato da aerosiluranti inglesi il 17 agosto '42 poco a sud di Pantelleria, in pieno giorno, alle quindici e quaranta, con tempo magnifico e sole sfolgorante● Il *Pilo,* partito da Trapani, era accompagnato dai cacciatorpediniere *Maestrale* e *Gioberti,* che furono mitragliati da caccia nemici di scorta agli aerosiluranti, una cinquantina d'uomini del *Gioberti* rimase, anzi, ferita●

Da Pantelleria, però, nessun aiuto●

Il *Bixio,* che proveniva da Bengasi in convoglio col *Sestriere,* i cacciatorpediniere *Da Recco, Saetta* e le torpediniere *Castoro, Orione,* fu anch'esso affondato nel pomeriggio dello stesso giorno 17 agosto, sotto l'isola di Sapienza, cioè in prossimità di Navarrino, ove era diretto●

L'avventura che capitò al *Perseo,* l'indomani, 18 agosto, conferma come molto spesso il successo del nemico fosse dovuto soprattutto a strane circostanze● Il *Perseo,* infatti, era partito da Bagnoli alle ventidue del 16 agosto '42, diretto a Bona e alle due del 18 si trovava nelle immediate vicinanze della costa algerina, quando lo raggiunse un dispaccio di

Supermarina, che ordinava di portarsi nella zona marittima di Cagliari● «Alle due, essendo già in posizione di scoprire da un momento all'altro il faro di Ras Enghela, invertivo la rotta, dirigendo verso il punto 0 alla massima velocità possibile», scrisse il comandante del *Perseo*● Egli forzava le macchine, ligio al dovere, per giungere il più presto possibile dove gli era stato ordinato● Ma davanti a capo Carbonara il piroscafo trovò un sommergibile nemico, che, alle nove e venticinque, lo affondò con un siluro●

Con molto buon senso, non privo di sarcasmo, il comandante di Cagliari, Domenico Arcidiacono, sperimentato uomo di mare, faceva osservare nella sua relazione a Supermarina che, anche nel caso in cui fosse insorto improvvisamente qualche pericolo per il *Perseo,* «potevamo farlo rifugiare con una scusa qualsiasi in un porto tunisino»● C'era implicito in queste parole un severo appunto, pur in termini discreti, all'alto comando navale da parte di un dipendente● Ma a che pro?

In quel fatale agosto, le annotazioni di Cavallero sembravano quelle di un radiocronista durante una partita emozionante: «Abbiamo perso il *Monviso*●●● perduto il *Monviso* abbiamo spedito subito il *Foscolo*●●● Telefona Sansonetti informando che il *Pozarica* è stato colpito●●● La benzina che era caricata sul *Pozarica,* che siamo riusciti a rimorchiare verso la costa, viene ora trasferita sul *Sant'Andrea*●●● Il *Camperio* silurato brucia●●● Il piroscafo *Istria* è stato affondato●●● È pure affondato il *Dielpi*●●● Perdita del *Sant'Andrea*●●● Apprendo il siluramento del *Fassio* e la perdita *dell'Abruzzi*●●● Necessità di far partire subito lo *Sportivo* e il *Bianchi*●●● Il nemico ha attaccato il convoglio *Padelmi, Sportivo, Bianchi*●●●»

Ed ecco i particolari della partita●

Il *Monviso,* partito il 2 agosto '42 alle diciotto e trenta da Navarrino, scortato dai cacciatorpediniere *Alpino* e *Corazziere,* aveva già ultimato il suo viaggio e si trovava a otto miglia da Bengasi, quando alle quindici e venticinque del 3 agosto fu affondato da un sommergibile inglese●

Camperio, Istria e *Dielpi* furono tutti e tre abbattuti sulla rotta dalla Grecia alla Libia il 27 dello stesso mese: il primo fu silurato da un sommergibile a trentacinque miglia a ponente di capo Spada, pochi minuti prima delle otto, mentre era in convoglio col *Tergestea* sotto scorta del *Da Recco* e delle torpediniere *Climene* e *Polluce;* il secondo *(l'Istria)* a quaranta miglia da Tripoli fu colpito da un aerosilurante inglese poco

prima della mezzanotte e alla torpediniera *Pegaso,* che l'accompagnava, non restò che raccogliere i superstiti, dopo aver salutato il comandante Antonio Zotti, che doveva scomparire con la sua nave●

Il terzo della serie, che si inabissò alle diciotto e quaranta sempre del 27 agosto, fu oggetto di una particolare tecnica di annientamento sfoggiata dagli inglesi e ammirata dal comando tedesco in Italia, che così scrisse: «L'affondamento del piroscafo *Dielpi* è stato causato da particolare contegno e superiorità del nemico● Anzitutto, è stato effettuato un attacco da alta quota con un numero imprecisato di aerei e di cui gli aerei di scorta si accorsero soltanto vedendo le bombe cadere in acqua● Poi, ha avuto luogo l'attacco contemporaneo di circa dodici aerei in picchiata molto inclinata, da ottocento a trecento metri● Da questa formazione si staccava un aerosilurante, il quale da bassa quota poteva mettere a segno un siluro● Questa manovra dell'aerosilurante è stata capita troppo tardi dagli aerei di scorta, che erano impegnati per la difesa contro gli altri aerei● L'attacco ha avuto luogo dalla direzione del sole»●

Certo, era motivo d'invidia la stretta cooperazione con cui agivano non solo marina e aviazione nemiche, ma anche le varie specialità dell'aviazione stessa● Ma va tenuto conto che il *Delpi,* oltre a due aerei di scorta che gli volavano sopra in quel momento, aveva vicino a sé una sola torpediniera, la vecchia *General Cascino*● In queste condizioni, non sembra probabile che quella sarabanda di aerei nemici possa aver incontrato eccessivo disturbo●

Il *Sant'Andrea,* partito alle cinque e quarantacinque del 30 agosto da Taranto, in compagnia della torpediniera *Antares,* fu colpito da bombardieri e affondò nel pomeriggio dello stesso giorno davanti a capo Santa Maria di Leuca●

La petroliera *Picci Fassio* partì da Livorno alle diciassette del 22 agosto e arrivò a Messina la mattina del 25 alle otto; ne ripartì la sera alle ventidue e giunse a mezzogiorno del 29 al Pireo, dove si unì *all'Abruzzi,* altra cisterna● Insieme, a mezzanotte, proseguirono per Tobruk, scortate dalle torpediniere *Monzambano* e *Calatafimi*● In vicinanza di Derna nella notte tra l'uno e il due settembre, prima *l'Abruzzi* (alle diciannove e venticinque), poi il *Fassio* (alla una e cinquanta), furono attaccati da bombardieri e aerosiluranti, dopo essere stati ben illuminati con bengala●

Sembrava che sulle navi cisterna incombesse una oscura condanna, per cui la benzina doveva bruciare per via, invece di andare ad alimentare i

motori degli automezzi, dei carri armati e degli aerei in Africa settentrionale● Infatti, quarantott'ore dopo la perdita del *Picci Fassio* e *dell'Abruzzi,* anche *Bianchi* e *Pandena* fecero la stessa fine, sulla stessa rotta per Tobruk, colpiti ugualmente da aerei, naturalmente con lo stesso sistema della preventiva illuminazione a mezzo di bengala● *Bianchi* e *Pandena* erano partiti anch'essi dal Pireo alle otto del 2 settembre, carichi di benzina, insieme con lo *Sportivo* e sotto scorta delle torpediniere *Lupo, Polluce, Calliope* e *Castore*● La distruzione avvenne nella notte tra il 3 e il 4 in quest'ordine: alle due e cinquantasei il *Pandena,* alle tre e diciannove il *Bianchi* e alle cinque e trenta la *Polluce*●

***

Impossibile rievocare una per una tutte le vicende delle trecentosessanta navi mercantili italiane affondate e delle duecentosettantacinque danneggiate dallo scoppio del conflitto allo sgombero di Tripoli, tutti i comandanti che si inabissarono con le loro navi secondo la migliore tradizione della nostra marina, la commovente solidarietà tra sciami di naufraghi, le prove di amore per la patria, di dignità e di fierezza, gli sforzi fatti per sfuggire alla triste sorte, l'obbedienza senza discussione degli equipaggi●

Concludiamo col *Foscolo* (nominato da Cavallero e di cui s'erano perdute le tracce) anche perché la sua storia è simile a quella di tutti gli altri piroscafi●

In agosto, il *Foscolo* la fece franca, come gli era riuscito in tanti altri precedenti viaggi● Ma il 13 dicembre del '42 partì da Trapani alle diciassette e trenta alla volta di Tripoli, in compagnia del cacciatorpediniere *Freccia*● Da molti sintomi e soprattutto dalle intercettazioni di segnali radio nemici, il comandante Andriani del *Freccia* ebbe chiara la percezione, dopo la partenza, che era stato scoperto e che da Malta si stavano muovendo i mezzi per attaccare il *Foscolo*● Egli voleva, dunque, salvare il piroscafo: ci sarebbe riuscito, ma ne fu impedito● Ciò risulta dalla relazione ufficiale dell'Andriani stesso, in cui lo sviluppo degli eventi, successivi alle intercettazioni radio, è così esposto in ordine cronologico :

20●54 Ordino in conseguenza alla motonave *(cioè a seguito dei*

segnali radio nemici captati a bordo del Freccia) di rientrare alla massima velocità●

20●55 Informo Supermarina della mia decisione● 21●30 Supermarina mi ordina di proseguire● 21●36 Il convoglio riprende la rotta primitiva●

21●45 Bengala lontanissimo verso ponente● 21●55 Da Supermarina: «Per decidere rientro aspettare essere con sicurezza scoperto e identificato»● 22●12 La motonave colpita s'incendia●

L'avevano colpita alcuni aerosiluranti davanti a capo Lilibeo e certamente dopo essere stata scoperta e identificata «con sicurezza», come pretese Super-marina, la motonave non aveva più avuto modo di rientrare alla base● Portava anch'essa benzina in fusti●

Il 22 gennaio '43, con l'abbandono di Tripoli, finì il traffico con la Libia, del resto ridotto a partite insignificanti durante le ultime settimane● Fino a quel momento era stato affondato un milione e trecentoquarantacinquemila tonnellate di naviglio mercantile italiano; ne era stato danneggiato un altro milione e centonovantacinquemila tonnellate: in totale due milioni e cinquecentoquarantamila tonnellate, pari a tutto il naviglio disponibile allo inizio della guerra, più duecentosettantaseimila tonnellate di navi di nuova costruzione, catturate, confiscate o ricuperate, più il naviglio tedesco●

Così l'Italia finiva dissanguata dalla spaventosa emorragia subita sul mare●

PARTE SECONDA
CAPITOLO SESTO
L'AGGUATO DI MATAPAN

DOPO il colpo di Taranto, un altro non meno grave gli aerosiluranti inglesi ne inflissero alla marina italiana, causandole la perdita di tre incrociatori pesanti: *Fiume, Zara, Fola,* e di due dei suoi più grossi cacciatorpediniere: *Alfieri* e *Carducci*● Ricostruiremo l'avvenimento ora per ora, fase per fase, per far vedere che né l'opera delle spie né i gravi errori commessi dal comandante in capo italiano né la supremazia di forze del nemico avrebbero avuto la minima conseguenza, se la squadra italiana non fosse stata fermata in mezzo al mare dagli aerosiluranti inglesi, finendo così in bocca ai grossi calibri della *Warspite,* della *Barham* e della

Valiant● Le corazzate nemiche non avrebbero potuto sparare un solo colpo se gli aerosiluranti non avessero ghermito prima la *Vittorio Veneto* e poi il *Pota*● I tre siluri lanciati in quella occasione dagli *Swordfish* della *Formidable* furono i veri protagonisti di quel grande successo inglese, che coronò l'altro, conseguito quattro mesi prima, con gli undici siluri lanciati a Taranto dagli *Swordfish* della *Illustrious*●

Si tratta degli avvenimenti del 27 e 28 marzo 1941, comunemente conosciuti col nome improprio di «battaglia di Matapan», mentre è più esatto dire «agguato di Matapan», poiché le navi italiane caddero in una trappola abilmente tesa dall'ammiraglio Cunningham, che era informato del loro itinerario● Siccome tocchiamo un tasto oscuro e doloroso, sul quale si sono accese aspre polemiche, è bene lasciare parlare lo stesso Cunningham, in modo che in base alla sua testimonianza non rimanga dubbio di sorta●

Nel rapporto sull'operazione, mandato all'ammiragliato, egli così si esprime: *Be pleased to lay before Their Lordships the attached reports of the battle of Matapan, 27-30 March, 1941● Five ships of the enemy fleet were sunk, burned or destroyed● Except for the loss of one aircraft in action, our fleet suffered no damage or casualties● The events and information prior to the action, on which my appreciation was based, are already known to Their Lordships*● Segue il rapporto●

Tradotto in italiano: «Vogliate sottoporre alle Loro Eccellenze gli acclusi rapporti sulla battaglia di Matapan, 27-30 marzo 1941● Cinque navi della flotta nemica furono affondate, bruciate o distrutte● Eccettuata la perdita di un aereo nell'azione, la nostra flotta non ebbe alcun danno o perdita● Eventi e informazioni precedenti l'azione, su cui fu basato il mio apprezzamento, sono già noti alle Loro Eccellenze»●

Dunque, ci furono, prima del giorno 27, «informazioni» così autorevoli e di sicura fonte da essere accettate senza riserve dal comandante in capo inglese nel Mediterraneo, da indurlo a spostare le sue forze e a formulare un vasto e complesso piano d'operazioni● Poiché le nostre navi uscirono dai porti di Napoli, Brindisi e Taranto la notte sul 27, è chiaro che l'ammiraglio Cunningham conosceva, prima ancora che esse si muovessero, la rotta che avrebbero seguito e l'obiettivo che si proponevano di raggiungere●

Eloquenti sono a tale proposito le disposizioni particolareggiate da lui prese quando gli sussurrarono all'orecchio le preziose notizie●

Traduciamo, quindi, dal suo rapporto:

«Era importante mantenere un'apparenza di normalità nell'area interessata, per tema che il nemico ' mangiasse la foglia '● Fortunatamente un solo convoglio era in mare in quel momento, lo *A●G●9,* diretto al Pireo con un carico di truppe, il quale era allora a sud di Creta● Fu ordinato a questo convoglio di mantenere la sua rotta fino al tramonto del 27 e poi di ritornare sulla sua scia● Fu ordinato a un convoglio diretto dal Pireo verso sud di non partire● Le autorità dell'Egeo furono avvertite al più tardi possibile di sgombrare l'area di navi»●

L'astuzia di lasciare andare avanti il convoglio durante tutto il giorno 27 e di farlo ritornare indietro nella notte era bene studiata e rispose allo scopo di dare l'impressione dell'assoluta normalità al comandante in capo italiano, che era atteso al varco● Se questi, da un qualsiasi indizio, si fosse messo in sospetto, non avrebbe proseguito, perché le sue forze non erano tali da non temere un incontro col nemico● Egli, infatti, non si proponeva che un'azione alla corsara, in grande stile, contro il traffico nemico verso la Grecia, ma nulla di più● Perciò era partito con forze prevalentemente leggere, cioè con otto incrociatori *(Zara, Fola, Fiume, Duca degli Abruzzi, Garibaldi, Trieste, Trento, Bolzano)* e quattordici cacciatorpediniere, con l'appoggio di una sola corazzata, la *Vittorio Veneto,* nave ammiraglia● Il buon esito della missione era legato a una condizione essenziale, il segreto, per potere arrivare di sorpresa sui convogli, senza doversi misurare con la squadra nemica di Alessandria●

Invece, essendo stato persino in grado di localizzare in precedenza la «area» in cui sarebbe avvenuto lo scontro, tanto da ordinarne lo sgombero a partire da una certa ora, l'ammiraglio Cunningham ci dà conferma di essere stato dettagliatamente informato e di essere andato, quindi, a colpo sicuro●

Ecco come fu preparata la toletta dell'«area» o campo di battaglia, secondo quanto il Cunningham riferì all'ammiragliato● Riportiamo fedelmente dal testo :

«La *forza B* (incrociatori *Orion, Ajax, Perth, Gloucester* e cacciatorpediniere *Ilex, Hasty, Hereward* e *Vendetta)* si dovevano trovare a sud-ovest dell'isola di Gaudo all'alba del 28●

«La *forza C* (cinque cacciatorpediniere) doveva raggiungere la *B* nello stesso tempo●

«Rinforzo delle squadriglie da ricognizione di Creta e della Cirenaica●

«La *R●A●F●* incaricata di intensificare lo sforzo della ricognizione e dei bombardieri nell'Egeo e a ovest di Creta il 28 marzo●

«I sottomarini *Rover* e *Triumph* dovevano pattugliare rispettivamente al largo della baia di Suda e di Milo●

«La *forza D (Juno, Jaguar* e *Defender),* che si trovava al Pireo, doveva tenersi pronta agli ordini●

«Alla *Carlisle* fu ordinato di andare a Suda per aumentare la difesa contraerea●

«Le forze navali greche furono avvertite di tenersi pronte»●

Tutto ciò è molto strano● Ed è strana anche la coincidenza● La mattina del 28 marzo anche le navi italiane si dovevano trovare a sud dell'isola di Gaudo, secondo gli ordini di operazione segretissimi, in doppia busta, «decifri personalmente», inviati all'ammiraglio in capo Jachino dal ministero della marina; e nello stesso luogo, alla stessa ora dello stesso giorno, l'ammiraglio Cunningham concentrava le sue forze●

Ma ancor più strano potrebbe sembrare, se non se ne conoscesse l'origine, quanto segue● Le navi italiane, per ingannare il nemico sulle loro vere intenzioni, avevano l'ordine di navigare al largo delle coste orientali della Sicilia durante tutta la giornata del 27, fingendo di andare in Cirenaica e soltanto col buio fitto, alle ore venti, dovevano accostare a sinistra e dirigere parte verso l'isola di Gaudo a sud di Creta e parte verso l'Egeo● A mezzogiorno, esse avevano da poco oltrepassato capo Passero e furono avvistate da un ricognitore nemico● Tale avvistamento non dava al comandante in capo britannico alcun elemento per stabilire in quale punto si sarebbe trovata la flotta italiana diciotto ore dopo● Invece, l'ammiraglio Cunningham dette immediatamente le seguenti disposizioni:

«*Forza B* doveva trovarsi in posizione 34°20' N 24°10' E alle sei e trenta del 28●

«*Forza C* doveva rimanere con la flotta da battaglia●

«La ricognizione della *R●A●F●* fu predisposta per il 28 sul mar Jonio meridionale, Egeo sud-occidentale e a sud di Creta»●

Il punto indicato dalle suddette coordinate geografiche, in cui alle sei e trenta del 28 dovevano navigare le forze inglesi, si trova circa venti miglia a sud dell'isola di Gaudo; secondo l'ordine di operazioni del ministero marina, l'ammiraglio Jachino doveva trovarsi mezz'ora dopo (alle 7) «venti miglia sud Gaudo»● La sincronizzazione dei nostri movimenti con quelli del nemico non poteva essere più perfetta●

«Al crepuscolo, cioè alle diciannove del 27», continua il Cunningham, «il comandante in capo partì con la flotta da Alessandria *(Warspite, Barham, Valiant, Formidable, Jervis, Janus, Nubian, Mohawk, Stuart, Greyhound, Griffin, Hotspur, Havock)* rotta 300° a venti nodi●»

Questa rotta portava le navi inglesi diritto a Gaudo, dove, ripetiamo, dovevano trovarsi le navi italiane la mattina del 28, dopo la finta puntata in direzione della Cirenaica●

Non potendosi ammettere che, oltre a valente comandante, il Cunningham fosse anche uno stregone capace di leggere nell'avvenire e indovinare il futuro, è pacifico che egli fu informato per filo e per segno, da persona che era al corrente dei nostri più gelosi segreti militari● Ma perché egli non uscì prima da Alessandria? Rischiò, ritardando la partenza fino alla sera, di non incontrare affatto le navi italiane● Questo punto potrebbe sembrare inspiegabile, ma ci soccorre lo stesso ammiraglio, il quale, rivelandosi anche un furbo di tre cotte, spiega :

«La rotta più ovvia per prevenire un'azione nemica di superficie contro i convogli sarebbe stata di portare la flotta da battaglia a occidente di Creta● Era, comunque, assai certo che se si fosse fatto ciò la flotta sarebbe stata avvistata nel suo cammino, nel qual caso il nemico avrebbe differito la sua operazione finché la flotta fosse stata obbligata a ritornare in porto per rifornirsi»●

Preferì quindi partire da Alessandria di notte; per altro, egli non aveva alcun pensiero per i convogli carichi di truppe, che aveva fatto rientrare in tempo nei porti●

Dopo tutto ciò, vi può essere incertezza sul nome del traditore, non sul tradimento●

***

Quello che avvenne è presto detto● Le nostre navi furono puntuali all'appuntamento a sud dell'isola di Gaudo la mattina del 28 marzo; anzi, c'erano tutte, perché quelle che dovevano spingersi nell'Egeo ebbero l'ordine dal ministero, durante la notte, di cambiare programma e riunirsi alle altre● Verso le otto, gli incrociatori inglesi e quelli italiani più avanzati cominciarono a vedersi e gli italiani aprirono il fuoco da grandissima distanza● Gl'inglesi fuggirono● Questa fuga era ben calcolata e aveva uno scopo● Dice, infatti, l'ammiraglio Pridham-Wippel,

comandante degli incrociatori: «Decisi di attirarli verso la nostra flotta da battaglia e la portaerei»● Insomma, voleva adescare le forze italiane e farsi inseguire da esse per trascinarle verso il grosso inglese ancora lontano● Ma l'ammiraglio Jachino non abboccò e alle otto e cinquanta ordinò a tutte le sue navi di tornare indietro e far rotta verso l'Italia● Anche gl'inglesi, però, invertirono la rotta e si misero a tallonare gli italiani, mantenendosi fuori tiro●

Quasi due ore durò questo strano corteo, con le navi italiane che viaggiavano verso l'Italia e quelle inglesi alle loro calcagna, che non si facevano sotto per non farsi sparare addosso, ma nemmeno se ne andavano● Finché l'ammiraglio Jachino, infastidito, decise di rigirarsi ancora una volta, preso dalla tentazione di sottoporre quegli insolenti alle attenzioni dei suoi grossi calibri● Aveva abboccato● Alle dieci e cinquantasei aprì il fuoco da molto lontano● Inseguiva e sparava● Inseguendo, si spostava sempre più verso oriente● Stava facendo esattamente quello che i nemici volevano che facesse, il loro giuoco, e andava incontro alle loro corazzate● Egli non sapeva che la flotta da battaglia inglese era uscita da Alessandria la sera prima, ma non gli mancavano elementi per immaginarlo o dubitarlo; se non altro, doveva impensierirlo quella specie di gioco a rimpiattino a cui lo trascinavano gli incrociatori nemici● Era così difficile pensare che quelle unità nemiche potessero essere l'avanguardia di qualche cosa di più grosso e di più pesante? Era possibile che volessero soltanto giocare a far dispetti, correndo rischi mortali?

Per altro, il compito dell'azione era la distruzione dei convogli nemici, che non furono trovati e l'essersi attardato tanto tempo a sud di Creta, l'essersi spinto tanto verso oriente nella speranza di beccare qualche incrociatore nemico, era un uscire fuori tema, un esorbitare dal concetto ispiratore dell'azione, con risultati che, nella migliore delle ipotesi, sarebbero stati inadeguati ai rischi che si affrontavano● E poi, solo, senza nemmeno un aereo di scorta, non era grave imprudenza avventurarsi?

Le conseguenze non si fecero attendere● L'accorciamento delle distanze consentì alla *Formidable* di lanciare una prima ondata di aerosiluranti, che raggiunse la *Vittorio Veneto* alle undici e ventisette senza riuscire tuttavia a colpirla; ma che valse ad aprire finalmente gli occhi al comandante in capo italiano e a fargli capire ch'era l'ora di rientrare alla base● Il che, in verità, egli fece immediatamente● Ma si trovava ancora con la *Veneto* a

una quarantina di miglia a sud di Gaudo, mentre da almeno tre ore avrebbe dovuto essere fuori di quelle acque, sulla via del ritorno●

Dopo mezzogiorno, le forze italiane furono sottoposte a ripetuti attacchi aerei provenienti da Creta, ma senza subire conseguenze● Fino a che, alle quindici e venti, la *Vittorio Veneto* rimase colpita● Era stata attaccata da un numero esiguo di aerei (due bombardieri e tre aerosiluranti in tutto) mandati dalla *Formidable:* mentre i primi lanciavano bombe, i secondi sparavano da forsennati con le mitragliatrici sui cacciatorpediniere, per disorientarne il tiro contraereo● Poi, correndo lungo i fianchi della corazzata italiana, tanto bassi da sfiorare l'acqua, lanciarono siluri, uno dei quali colpì la nave●

Eppure s'era detto che tale forma d'impiego sarebbe stata una bestialità madornale, che l'aereo non era nato per questo, ma per librarsi nello spazio, e che si sarebbe commesso un grave torto verso i piloti obbligandoli a combattere in questo modo● L'aulico trombettiere delle alte sfere aeronautiche italiane era stato esplicito, scagliandosi severamente contro la «assoluta inopportunità del lancio dei siluri dagli aerei contro le navi, perché l'aereo non è stato realizzato per essere condannato, nell'impiego, al volo rasente sull'acqua; è stato costruito per spaziare nell'alto, ove la sua offesa ha il più ampio gioco e la sua vulnerabilità è ridotta al minimo»● Certamente quello *Swordfish* inglese non si era preoccupato di «ridurre al minimo» la sua vulnerabilità, ma soltanto di essere l'artefice di una terribile sventura per gl'italiani● Il che avvenne●

La *Vittorio Veneto* si arrestò di colpo, mentre una valanga d'acqua cominciò a precipitare nel suo scafo a poppa, attraverso la falla prodotta dal siluro● Ferma in mezzo al mare, a quasi ottocento chilometri da Taranto, senza nessuna possibilità di ricevere soccorso, sembrava ormai condannata a morte● Fu salvata prima dalla solidissima struttura interna, che impedì all'acqua di dilagare da poppa a prua, poi dagli sforzi sovrumani dell'equipaggio, che riuscì a rimettere in moto parte delle macchine● La nave ricominciò a muoversi lentamente, aumentando a grado a grado la sua velocità● Il che ridette al suo comandante in capo la speranza di poterla scampare● Jachino decise quindi di organizzarsi ad estrema difesa, per vendere, se mai, cara la pelle● Egli cercò di chiudersi in un quadrato di navi● Richiamò il *Trento,* il *Trieste* e il *Bolzano,* che viaggiavano molto avanti, in un gruppo a parte● Alle sedici e quarantacinque fu invertita la rotta; alle diciotto circa i tre incrociatori

s'erano già posti a sinistra della *Vittorio Veneto*● L'ammiraglio fece ritornare anche gli incrociatori *Fiume, Zara* e *Pola,* che formavano un secondo gruppo ed erano da tempo fuori vista, avendo guadagnato molto spazio verso Taranto● Data la lontananza, impiegarono quasi due ore per incontrare la nave ammiraglia, prendendo posto a destra di essa, verso le diciotto e trenta● Avanti, indietro e ai lati navigavano i cacciatorpediniere● In questa formazione, le navi italiane si disposero ad affrontare la notte, gravida di minacce e di pericoli● Liberi di proseguire verso Taranto furono lasciati soltanto gli incrociatori minori, *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi*●

Questi movimenti erano seguiti dall'alto da otto aerosiluranti inglesi, che volavano a poppa delle nostre navi, ma che non si abbassavano, non le attaccavano, limitandosi soltanto ad osservarle, dall'alto● Che aspettavano? Aspettavano semplicemente che il sole fosse tramontato per agire con la massima probabilità di successo● Piombarono come falchi sulle nostre navi, verso le diciannove e trenta, quando esse arrivarono al largo di capo Matapan● Più facile immaginare che descrivere lo scompiglio che ne seguì, anche a causa della inusitata formazione quadrilatera delle navi, improvvisamente obbligate a rapide e repentine accostate per schivare i siluri, mentre sparavano spasmodicamente per liberarsi dagli aerei● Gl'inglesi ebbero persino la sensazione che le navi italiane si sparassero tra loro● Quando fu possibile riordinare, in un certo modo, le file e riprendere la rotta per Taranto, una nave mancava all'appello, l'incrociatore *Fola,* che colpito da un siluro era rimasto fermo sul posto●

A Taranto, l'11 novembre, s'era trattato di bersagli immobili, ancorati in uno specchio di acqua ristretto; di fronte a Matapan, come a sud di Gaudo, le navi italiane, invece, avevano sfoggiato le loro massime possibilità di evoluzione senza potere evitare di essere colpite● L'aerosilurante confermava così le sue capacità offensive contro navi in movimento● A Mussolini, al contrario, avevano fatto credere che queste possibilità fossero prerogativa delle bombe: «Tutta la tecnica del bombardamento è migliorata ed è aumentata, quindi, la possibilità di colpire il bersaglio, anche se in movimento» egli aveva detto al senato, il 30 marzo 1938●

Passarono due ore prima che gli incrociatori *Fiume* e *Zara* invertissero la rotta, alle ventuno e trenta, per andare a portare soccorso al *Pola*● Lo raggiunsero alle ventidue e trenta● Fatale ritardo, perché trovarono già sul

posto anche le corazzate *Warspite, Barham* e *Valiant* che, guidate dal *radar,* avevano potuto facilmente localizzare lo scafo immobile● A bruciapelo, da brevissima distanza, ventiquattro grossissimi calibri crivellarono di colpi i due incrociatori italiani bene illuminati dai proiettori delle navi nemiche● Anche due nostri cacciatorpediniere, l'*Alfieri* e il *Carducci,* apparsi a tiro, fecero la stessa fine, Le corazzate inglesi, dopo aver scaricato i loro cannoni, si allontanarono● Però l'ammiraglio tenne a far sapere di aver trasmesso, all'indomani, «una segnalazione al capo di stato maggiore navale italiano, dando la posizione dei superstiti»● Bisogna esser grati al nemico di questo suo atto cavalleresco: esso permise che a Roma si sapesse la fine che avevano fatto le cinque navi italiane● Tanto si era all'oscuro della tragedia avvenuta al largo di capo Matapan, che nella notte fu svegliato Mussolini per avere da lui l'autorizzazione ad affondare eventualmente il *Pola,* se il rimorchio si fosse presentato difficoltoso e in questo senso fu telegrafato all'ammiraglio Cattaneo sullo *Zara*● Ma il radiotelegramma si perse nell'etere e non poté essere ricevuto dallo *Zara,* che a quell'ora bruciava come una torcia●

Quando gli inglesi si allontanarono, rimasero sul mare quattro immensi bracieri galleggianti, che illuminavano di sinistri riverberi rossastri lo specchio dell'acqua; poi, a uno a uno, scomparvero● L'ultimo si spense dopo mezzanotte, con una grande fiammata che salì al cielo, accompagnata da un cupo boato: quasi come finale di un immane fuoco pirotecnico lo *Zara* era esploso● Tutt'attorno calò il silenzio●

Ora, si potevano sentire i lamenti dei feriti e le invocazioni disperate di migliaia di naufraghi, che non riuscivano a vedersi l'un l'altro, sparsi in una gran distesa di mare, alla deriva su fragili scialuppe o senza alcun sostegno, sballottati di cresta in cresta sulle onde del mare agitato, squassati e sospinti dalle masse d'acqua spostate dagli scafi che sprofondavano o saltavano in aria●

Verso l'una si sentì un rumore di eliche, che andava avvicinandosi; di lì a poco, le acque brulicanti di derelitti furono tagliate dalle prue di alcune unità che passavano veloci● Erano nemiche● Andavano verso il *Po la,* che ancora emergeva dall'acqua e dopo averlo nuovamente colpito si allontanarono con brandelli di carne impigliati nelle eliche, travolgendo innumerevoli vittime●

Ritornarono un'altra volta, verso le tre; ma fatti pietosi della tragedia ch'era sparsa intorno a loro, procedevano questa volta lentamente, con

cautela● Uno, il *Jervis,* andò ad affiancarsi al *Pola,* ne prese a bordo gli uomini che v'erano saliti per sfuggire al macello in acqua e finì la nave con due siluri● Poi si allontanò●

Mai si vide alba più tragica di quella del 29 marzo 1941● Alle prime luci, i sopravvissuti poterono scorgere masse informi e ripugnanti di color quasi bruno, guizzanti attorno ai corpi inanimati che le onde cullavano● Capirono d'un tratto cos'erano quei gridi inumani di terrore, che ogni tanto si erano sentiti nella notte● Richiamati dal grande naufragio, erano saliti dal fondo del mare branchi di pescicani e altri ne aveva fatti accorrere l'eccezionale pasto●

I pochi infelici, che grazie alla robustezza fisica continuavano ancora a resistere e non erano stati divorati dai pescicani, nei giorni successivi cedevano a uno a uno al freddo, alla fame e alla sete●

Appena centosessanta uomini riuscì a ricuperare la nave ospedale *Gradisca,* che arrivò sul posto tre giorni dopo, la sera del 31, e che continuò le ricerche fino al due aprile● Pochi altri erano stati tratti in salvo da unità greche e inglesi, uscite appositamente dal Pireo e dalla baia di Suda; e duecentocinquantotto furono quelli trasbordati dal *Pola* sul *Jervis*● Tra questi, il capitano di fregata Brengola, comandante in seconda del *Pola,* che giunto nella sala ufficiali del *Jervis* vi trovò, appeso a una parete, l'ordine del giorno dell'ammiraglio Cunningham, diramato in data 26 marzo 1941● In esso, il comandante in capo inglese nel Mediterraneo preannunciava l'azione che la flotta italiana si accingeva a compiere nell'Egeo ed esortava gli equipaggi a prodigarsi per approfittare dell'occasione e dare una dura lezione agli italiani● Il Brengola, che non credeva ai suoi occhi, si ricordò che il giorno 26, quando il nemico già sapeva e aveva predisposto tutto, egli ancora passeggiava ignaro per le vie di Taranto●

***

Non poco contribuì al disastro la mancata cooperazione aerea, conseguenza dei deplorevoli rapporti tra marina e aviazione, che, lungi dal migliorare, peggioravano sempre più● La marina, anzitutto, disdegnò di studiare l'operazione insieme con l'aviazione, come sarebbe stato suo preciso dovere e interesse; preferì, invece, prendere diretti accordi col corpo aereo tedesco in Sicilia, sul quale credeva di poter fare maggiore

assegnamento sia per la protezione delle sue forze, che per l'offesa di quelle nemiche● Questo modo di procedere, senza dubbio stravagante, credo che non abbia riscontro nelle forze armate di nessun altro paese al mondo● Dal solito edificio di lungotevere delle Armi fu mandato «a mano» a quello di viale dell'Università, ventiquattr'ore prima della partenza delle navi, il solito dispaccio, in cui si «avvisavano» le autorità aeronautiche di quanto le autorità marittime avevano convenuto con quelle tedesche, direttamente● E siccome era previsto anche l'intervento delle forze aeree dell'Egeo, per queste la marina adiva a parte il comando supremo, dato che l'aviazione dell'Egeo, in omaggio alla suscettibilità del quadrumviro De Vecchi, poteva essere impiegata soltanto dal governatore del Dodecanneso e non dal ministero dell'aeronautica, che non aveva nessuna ingerenza e nessuna potestà su di essa●

Ne derivò che il giorno 28 marzo, quando occorreva sapere se la flotta da battaglia inglese avesse preso il mare o no (perché nel primo caso si sarebbe dovuto rinunciare senz'altro all'impresa) nessuno si prese la briga di andare a vedere come stessero le cose nel porto di Alessandria● L'aviazione dell'Egeo aveva ricevuto richiesta di eseguire, nel giorno 28, «ricognizione sulla direttrice canale Caso-Alessandria», ma non «su Alessandria»● Applicando alla lettera, fors'anche con criterio restrittivo, la formula, del resto assai vaga, la grande piazzaforte inglese nel Mediterraneo orientale fu ritenuta esclusa dal compito e non ebbe per tutta la giornata la visita di un solo aereo● Né i sommergibili, appostati davanti ad essa, videro nulla●

Per una ragione analoga mancò, il giorno 28, alle nostre forze navali la protezione degli apparecchi da caccia dell'Egeo● Anche qui l'ordine da essi ricevuto diceva: «Protezione con aerei da caccia alle forze navali nei dintorni di Creta dalle sette alle nove»● Fino alle nove, le forze dell'ammiraglio Jachino furono viste a intervalli e parzialmente, poi, scaduta l'ora, gli aerei se ne ritornarono all'aeroporto in attesa di eventuali chiamate, che però non arrivarono per tutto il resto della giornata● Nessuno si incaricò di chiamarli, nemmeno durante la pericolosa puntata della *Vittorio Veneto* verso oriente e il conseguente attardamento nell'inseguire gli incrociatori-civetta del nemico●

Ugualmente vana riuscì l'opera dei cacciatori tedeschi, perché il patto da loro stretto con la marina li esonerava dallo spingersi oltre il 21° parallelo● Ma le forze navali italiane, già notevolmente in ritardo sugli orari previsti

a causa dei motivi che sappiamo, durante tutta la giornata del 28 si mantennero al di là del 21° parallelo: passarono al di qua soltanto dopo le venti● Ammiragli e generali certamente non dovettero avere la minima percezione della gravità del momento e della minaccia della catastrofe, diversamente non si spiegherebbe come mai non abbiano trovato la maniera di mettersi d'accordo, di rivedere insieme gli ordini impartiti, di aggiornarli alla situazione, di correggere errori e calcoli, in modo da coordinare i movimenti degli aerei con quelli delle navi, minuto per minuto, col cronometro alla mano e assicurare il loro mutuo appoggio●

Ma forse sarebbe stato troppo pretendere questi impulsi generosi da uomini incrostati di antagonismo, tale da far credere persino che si trattasse di due armi a servizio di due stati diversi● Qualcuno levò alte meraviglie la volta che un aereo dell'Egeo, mandato in ricognizione, sbagliò e segnalò le navi italiane come nemiche, pur avendo a bordo, come osservatore, un ufficiale di marina● Ci fu chi si scandalizzò perché le navi da parte loro sottoposero a violento fuoco due aerosiluranti italiani, che le seguivano con le migliori intenzioni● A forza di guardarsi in cagnesco, animate da irriducibile rivalità durante il tempo di pace, il destino volle che si scambiassero per nemiche sul campo di battaglia: era il secondo combattimento tra marina e aviazione, il primo essendo avvenuto a punta Stilo, nel luglio dell'anno precedente●

Ognuna delle due armi continuava a fare la sua guerra e ciò era reso possibile dalla sciatteria di un comando supremo, il quale, alle ore diciassette del 28, non sapeva ancora che da un'ora e mezzo era ferma in mare, silurata dal nemico e in grande difficoltà, una delle più grandi corazzate possedute dall'Italia● E non ne sarebbe forse venuto a conoscenza chissà per quanto tempo ancora, se il ministero dell'aeronautica non glielo avesse soffiato «riservatamente» all'orecchio, con quanto sdegno di quello della marina è facile immaginare●

Il comando supremo, cuore e cervello delle forze armate, rispose di essere «all'oscuro di tutto» e non si vergognò di confessarlo, assicurando di andarsi ad informare subito presso la marina, per ordinare eventualmente all'aviazione dell'Egeo di intervenire●

Frattanto, calava la sera e si avvicinava la fosca tragedia di migliaia di marinai italiani●

***

Dal novembre al marzo, nel giro di poche settimane, gli aerosiluranti inglesi avevano eliminato direttamente o indirettamente quattro nostre corazzate, tre grandi incrociatori e sette cacciatorpediniere● Gl'inglesi facevano barcollare l'Italia usando quell'arma con cui la nostra aeronautica avrebbe potuto primeggiare, ma che aveva rinnegato●

CAPITOLO SETTIMO
BUCHI NELL'ACQUA

IL disastro di Taranto e le sue funeste conseguenze sulla condotta della guerra, a cui s'aggiunsero più tardi le perdite subite a capo Matapan, testimoniarono che alla mancanza di aerosiluranti dovevano attribuirsi le nostre più gravi sconfitte● La lunga preparazione e i mezzi che il nemico aveva concesso al loro impiego fecero risaltare gli errori dei nostri capi, i quali, pur possedendo il segreto di un mezzo d'offesa efficacissimo e il privilegio di poterne per primi approntare una numerosa scorta, avevano «accantonato» ogni cosa●

Sin dai primi mesi di guerra ognuno aveva potuto constatare come i siluri lanciati dai velivoli non solo costituissero un'arma efficace, ma addirittura necessaria in uno scontro navale, soprattutto in quello che passò sotto il pomposo nome di «battaglia di punta Stilo» avvenuto il 9 luglio 1940● Quel giorno, mentre le brillanti teorie dei nostri esperti sul bombardamento delle navi si dimostravano errate, si rimpianse di non avere quegli aerosiluranti, che avrebbero assicurato la vittoria●

Perché questo primo scontro navale, al quale partecipò un gran numero di velivoli, rivela le manchevolezze della nostra macchina militare, gli errori di organizzazione del cosiddetto comando supremo, la funesta rivalità tra aviazione e marina e l'impreparazione dell'aeronautica alla guerra sul mare, cause dei più gravi disastri, val la pena di osservarlo nei suoi particolari●

Dal 10 al 14 luglio, un mese dopo l'entrata in guerra, i bollettini del quartier generale delle forze armate squillavano vittoria● Quello del 10 annunciava che, scoperta il giorno 8, dalla ricognizione aerea e da un sommergibile, una grossa formazione navale inglese in navigazione verso l'Italia, tra l'isola di Creta e la costa dell'Africa settentrionale, subito s'erano levate in volo masse di aerei che avevano sottoposto durante il

giorno il nemico ad un incessante martellamento, con risultati stupendi: «Alcune navi sono state colpite e seriamente danneggiate, con visibili incendi a bordo● Si ritiene che una nave probabilmente da battaglia sia stata affondata»● La squadra britannica, tuttavia, pur ridotta in quelle condizioni, aveva continuato ad avanzare per tutta la notte e il mattino successivo, senza ricevere altra molestia● Nel pomeriggio del 9, soltanto, era incappata nella nostra flotta nel mar Jonio, vicino a punta Stilo● Pochi e ben aggiustati colpi delle nostre navi la volsero in fuga● Lo stesso bollettino aggiungeva che «dopo una breve e intensa azione di fuoco, il nemico rinunciava ai suoi obiettivi e si allontanava verso sud-est»● La nostra aviazione, non appena cessato il fuoco tra le opposte navi, era ritornata alla carica, riacciuffando il nemico e inseguendolo «senza dargli tregua fino alle ultime ore del giorno, ripetutamente colpendo con bombe di grosso calibro talune delle sue unità»● Il che, nei manuali militari, si chiama «sfruttamento del successo», compito assolto brillantemente dall'aeronautica●

Nello stesso giorno, un'altra squadra navale inglese partita da Gibilterra, scoperta il 9, a sud delle Baleari, era stata «sottoposta per tutta la giornata all'azione violenta delle nostre formazioni, con evidenti efficacissimi risultati»●

Il bollettino successivo dell'11 fece credere che il mare fosse stato spazzato dei nemici: non parlava più di azioni contro gli inglesi nella giornata del 10, ma si limitava a completare il bilancio dell'8 e del 9 con questi particolari: la *Hood,* a sud delle Baleari, gravemente danneggiata; l'*Ark Royal,* che le stava vicina, «colpita in pieno sul ponte da due bombe di grosso calibro»● Nel bacino orientale del Mediterraneo, un'altra nave da battaglia britannica risultava centrata da grosse bombe● Non erano per altro da escludersi nuove sensazionali notizie, poiché erano in corso «ulteriori accertamenti» sull'entità del disastro inflitto al nemico; ma esso già appariva di proporzioni considerevoli: una corazzata affondata, due altre (tra cui la *Hood,* la più grande e potente della flotta inglese) gravemente danneggiate; una portaerei ridotta a mal partito; navi di vari tipi e dimensioni duramente provate●

Si pensò, a ragione, che gli inglesi ora sarebbero stati più cauti●

Ma un certo disappunto destò il bollettino del 12● Gli inglesi, inghiottiti dal buio la sera del 9, e di cui per tutto il giorno 10 si erano perdute le tracce, erano segnalati l'11 a non molta distanza da noi, «aggirantisi nella

zona di Malta»● Si erano potute distinguere due corazzate, una portaerei e naviglio minore● Le corazzate sembravano moltiplicarsi: dopo averne eliminate tre nei giorni precedenti, ora ne spuntavano altre due● Fortunatamente l'aviazione aveva raggiunto con una gragnuola di colpi queste navi superstiti nelle acque di Malta: «la nave portaerei (che non era *l'Ark Royal* già colpita secondo il bollettino del giorno 11), centrata da una bomba di tossissimo calibro, si arrestava bruscamente, con incendi a bordo visibili dall'alto, mentre alcune navi accorrevano in suo soccorso»● Risultava, inoltre, che un piroscafo era stato «sicuramente affondato e due cacciatorpediniere duramente colpiti, tanto che uno di essi era stato costretto a mettere in mare le imbarcazioni di salvataggio»●

Il bollettino del 13, a proposito dell'inseguimento degli inglesi proseguito accanitamente durante la giornata del 12 da «tutta la massa d'aviazione partente dalle basi del sud Italia, della Libia e del Mediterraneo orientale» segnalava che in quel giorno erano stati «sicuramente e ripetutamente colpiti con bombe di grosso calibro almeno due incrociatori e una nave da battaglia»●

Quello del 14 diceva che, «costretta a rallentare il faticoso ripiegamento verso Alessandria, la formazione navale inglese è stata ancora raggiunta e battuta dalla nostra valorosa aviazione durante tutta la giornata del 13● Incrociatori e navi da battaglia sono stati ancora ripetutamente colpiti con bombe di medio e grosso calibro che hanno aggiunto altri gravi danni a quelli già inflitti precedentemente»●

Ai più smaliziati non sfuggì un particolare: l'elogio del duce, dopo l'operazione, non era rivolto all'aviazione, principale protagonista (a quel che era stato detto) di quelle epiche giornate, né alla marina e all'aviazione insieme, ma alla marina soltanto● «Ammiragli, comandanti, stati maggiori ed equipaggi delle squadre navali!» diceva l'ordine del giorno di Mussolini, dimenticando del tutto generali, comandanti, stati maggiori ed equipaggi delle squadre aeree● Più grave era la conclusione: «Con le navi di superficie hanno strenuamente combattuto sommergibili e aerei della ricognizione marittima»● Soltanto della ricognizione? E perché non erano nominati le divisioni, le brigate, gli stormi, i gruppi e le squadriglie da bombardamento, dopo l'esaltazione fattane nei bollettini con l'elencazione delle numerose navi nemiche distrutte o danneggiate dall'aviazione durante sei giorni? All'aviazione, invece, l'elogio fu fatto dal sottosegretario Pricolo, ma a suo nome e per sua personale iniziativa, senza nominare

Mussolini●

La verità è che Mussolini credette in un primo momento a quello che gli era stato riferito; poi, nella stizza di essersi mostrato inesperto credulone, sfogò ingiustamente il suo malumore contro l'aviazione, ignorandola●

In realtà, quanto era avvenuto in quei giorni era di proporzioni più modeste; i fatti, in conclusione, si riducevano a quanto segue● Per scortare quattro motonavi dirette da Napoli a Bengasi, stracariche di soldati, carri armati, automezzi, viveri e materiali, il 7 luglio era uscita da Taranto la flotta italiana, quasi al completo● Per un puro caso, lo stesso giorno e quasi alla stessa ora, era uscita da Alessandria anche la flotta inglese, che andava a rilevare da Malta sette piroscafi adibiti al trasporto degli evacuati civili● La vita nell'isola si faceva sempre più dura; cominciava in quei giorni l'esodo in massa della popolazione●

Saputo che la flotta italiana era in mare, l'ammiraglio Cunningham accostò a nord e accelerò la marcia per impedirle il ritorno a Taranto● Il comandante in capo italiano, ammiraglio Campioni, invece, durante il viaggio di ritorno, si diresse (secondo gli ordini ricevuti da Roma) verso le acque della Calabria, onde attendere davanti a punta Stilo il nemico● La vicinanza alle nostre coste era un vantaggio, dal punto di vista navale e aereo●

Il combattimento ebbe luogo nel pomeriggio del giorno 9● Ma è un'esagerazione chiamarlo «battaglia di punta Stilo» ; fu una scaramuccia, da grandissima distanza (circa venticinque chilometri) con una sparatoria durata in tutto cinque minuti● Al quinto minuto, suonavano le sedici, un colpo della *Warspite* («colpo fortunato» riconosce lealmente l'ammiraglio Cunningham) cadde sulla *Giulio Cesare,* ponendo fine allo scontro● Subito le navi italiane cominciarono a coprirsi di fumo per occultarsi e ripiegare, parte verso Messina e parte verso Augusta●

Quando tutto era finito e si sgombrava già la scena, cominciarono a comparire i primi aerei italiani, che andavano a bombardare a ondate successive le navi inglesi● Più d'una ondata, però, sganciò le bombe sulle stesse navi italiane, che si ritiravano navigando sotto costa● Fortuna volle che l'errore non avesse conseguenze●

Gl'inglesi, frattanto, divertiti a quel duello fratricida (anche le navi italiane reagivano violentemente) e quasi non credendo ai loro occhi si allontanavano●

La notte seguente, delle navi inglesi si persero completamente le tracce●

Nemmeno il successivo giorno 10 si riuscì ad averne notizie, sebbene incrociassero a sud di Malta per dar modo alle unità minori di rifornirsi di nafta nell'isola● Furono scoperte, invece, la mattina dell'11 in navigazione verso Alessandria e sottoposte a bombardamenti dalle dieci e mezzo della mattina fino verso le cinque del pomeriggio● Il bombardamento fu ripreso all'indomani mattina, giorno 12, alle nove e continuato fino alle quindici e trenta; ripreso ancora una volta alle undici del 13, fu protratto fino alle ore sedici, contrastato nell'ultima fase dagli aerei da caccia di Alessandria, nel cui raggio d'azione erano ormai entrati i sette piroscafi e la flotta: nessuna nave mancava●

Quello scontro fugace e senza serie conseguenze né per l'una né per l'altra parte fu, tuttavia, di grandissima importanza, perché svelò tre tragiche manchevolezze della nostra macchina militare: primo, la balorda organizzazione del cosiddetto comando supremo; secondo, la funesta rivalità tra marina e aviazione, che dopo aver imperversato negli anni di pace ora si trascinava sui campi di battaglia; terzo ed ultimo l'assoluta impreparazione dell'aeronautica alla guerra sul mare●

Sul primo punto, giova sapere che i ministeri militari, cominciata la guerra, disdegnarono di continuare a chiamarsi «ministeri» e presero nomi misteriosi e comici: quello dell'aviazione si chiamò «Superaereo», quello della marina «Supermarina» e quello della guerra «Superesercito»●

Era soltanto una mimetizzazione; gli uomini erano gli stessi, ed occupavano gli stessi uffici negli stessi edifici, con gli stessi incarichi● I tre «Super» facevano capo al quartier generale delle forze armate, a palazzo Vidoni in corso Vittorio a Roma, il tutto alle dipendenze del comandante supremo delle forze operanti, il duce, installato a palazzo Venezia● Ma siccome tanto a palazzo Venezia che a palazzo Vidoni si capiva poco delle cose di mare, dell'aria e di coordinamento aero-navale, in pratica Superaereo e Supermarina facevano ognuno la propria guerra, non curandosi l'uno dell'altro●

Così, quando si venne a conoscenza dei movimenti delle navi inglesi nel Mediterraneo orientale, appare ovvio che ammiragli e generali di aviazione avrebbero dovuto riunirsi e vagliare insieme le notizie, stabilire il numero di navi e di aerei da far intervenire, per poi tracciare di comune accordo un piano d'azione● Ma la marina agì per conto proprio e all'aviazione mandò un dispaccio in cui, dopo sommari cenni della situazione, si diceva: «Si prospetta che tutte le forze da bombardamento disponibili in Sicilia e nelle

Puglie siano impiegate contro i predetti reparti nemici»● Quel «si prospetta» basta da solo a definire un mondo●

Ricevuto il dispaccio, il ministero dell'aeronautica ne mandò a sua volta un secondo agli alti comandi dipendenti, invitandoli ad approntare i reparti per lo scontro● «Impiego bombe da duecentocinquanta chilogrammi», diceva «e possibilmente da cinquecento● Quote di lancio tra duemilacinquecento e tremila metri● Preferire navi da battaglia e navi portaerei● Predisporre successione continua reparti su bersagli convenientemente ripartiti●»

Trovarsi a più di mille chilometri di distanza, non sapere se, come, quando e dove la battaglia avrebbe avuto luogo e pretendere di regolarne lo svolgimento con ordini dettagliati, quali la scelta dei bersagli, del munizionamento e persino della quota al di sotto della quale i piloti non dovevano scendere e di quella che non dovevano superare, è certo, più che strategia, rabdomanzia●

Naturalmente, per arrivare dal campo di battaglia al ministero di lungotevere delle Armi e da questo a quello di viale dell'Università, quindi ancora ai dipendenti comandi, giù giù in scala gerarchica fino ai reparti che dovevano mandare i primi apparecchi, ci volle un certo tempo● Il risultato logico fu che gli aerei arrivarono in ritardo● Dopo il colpo sulla *Giulio Cesare,* l'assenza insperata dell'aviazione italiana durante lo scontro fu annoverata, dall'ammiraglio inglese, come un secondo caso fortunato● «Fortunatamente per noi», egli scrisse, «gli attacchi aerei [nemici] non si sincronizzarono con l'azione delle navi●»

Né deve destar meraviglia che le nostre squadriglie bombardassero le navi italiane● Senza conoscenza reciproca e affiatamento, senza dimestichezza tra loro, senza il tirocinio di una fiduciosa collaborazione e vivendo a lungo in compartimenti stagni, privi di direttive e di coordinazione, era fatale forse che aerei e navi si scambiassero per nemici●

A qual punto, poi, arrivassero la diffidenza e l'indifferenza reciproche tra marina e aviazione, è sufficientemente dimostrato dal fatto che nessun aereo italiano prese il volo per tutta la mattina del giorno 9, fino al pomeriggio inoltrato● L'aviazione, che si era generosamente prodigata durante tutta la giornata dell'8, il 9 attese passivamente, con le ruote degli apparecchi incollate ai campi, di essere chiamata dalla marina● E tanto fu passiva questa attesa, che non si pensò nemmeno di mettere il naso fuori

degli aeroporti e di andare a vedere, almeno per curiosità, quanto accadeva, dopo aver lasciato, la sera prima alle diciannove, le navi inglesi dirette verso l'Italia● D'altra parte, nemmeno l'ammiraglio Campioni ebbe l'ispirazione di mandare qualcuno dei quaranta aerei circa, che aveva imbarcati sulle sue navi, ad esplorare il mare● Così che, a un certo momento si vide piombare addosso il nemico senza aver ricevuto segnalazione●

Ma il fatto più grave fu che l'aeronautica italiana non aveva né armi né preparazione per combattere sul mare● Altrimenti ben poche navi avrebbe riportato indietro l'ammiraglio Cunningham● Egli aveva commesso l'imprudenza di spingersi fino a pochi chilometri dalle coste italiane, con pochissima scorta aerea; si era incuneato tra le basi aeree italiane della Sicilia e delle Puglie, dove c'erano centinaia di aeroplani, con i soli venti aerei della *Eagle*● A poco sarebbe valsa la supremazia in navi da battaglia (tre inglesi, *Warspite, Malaya, Royal Sovereign,* contro due italiane, *Cavour* e *Giulio Cesare)* se l'aviazione italiana avesse avuto altre armi● Se quella volta la fece franca, l'ammiraglio britannico può essere grato ai capi dell'aeronautica italiana●

Complessivamente, nei giorni 8, 9, 11, 12, 13 luglio, furono lanciate contro le forze navali inglesi di Alessandria ben milleottocentosessantuno bombe di grosso e medio calibro (senza contare le altre centinaia gettate contro la squadra di Gibilterra, che era venuta avanti fino alle Baleari per provocare una diversione)● Era stata così data integrale applicazione, appena presentatasi l'occasione, alla dottrina aerea italiana, che il generale Ajmone Cat, nel citato articolo del *Messaggero,* aveva condensato, per renderla accessibile a tutti, in un esempio pratico● «Si prevede che il bersaglio sarà raggiunto da una bomba su cento● L'attacco sarà condotto con duecento bombe almeno● Si prevede che di cento apparecchi destinati all'attacco con le duecento bombe, cinquanta potrebbero essere abbattuti● Si manderanno duecento apparecchi in luogo di cento e quattrocento bombe in luogo di duecento●» Fortunatamente, la previsione sulle perdite non si avverò: sarebbe stata una sventura nazionale se metà dei cinquecento bombardieri impiegati in quei giorni non fosse rientrata alle basi● In quanto alle bombe, poi, non centinaia ne furono lanciate, ma migliaia, col risultato che una sola andò a segno il giorno 8, colpendo l'incrociatore *Gloucester,* che tuttavia seguì la squadra per tutti i giorni successivi e rientrò con essa ad Alessandria●

Furono fatti, insomma, soltanto molti buchi nell'acqua●

Giustamente il sottocapo di stato maggiore dell'aviazione italiana constatava che i risultati ottenuti costituivano «una delle prime pratiche dimostrazioni delle illusioni sulle possibilità del bombardamento in quota» ; in ciò concordando pienamente col parere della parte avversaria, cioè con l'ammiraglio Cunningham, secondo cui «il bombardamento d'alta quota, anche con gran numero di aerei e con tiri precisi, come sperimentato durante queste operazioni, colpisce di rado ed è più allarmante che pericoloso»●

Perché, invece, il sottosegretario di stato e capo di stato maggiore dell'aeronautica abbia parlato, nel suo ordine del giorno, di risultati «decisivi» è cosa che non si capisce●

L'ora del siluro era scoccata● Risultò chiaro anche ai ciechi che se al posto dei cinquecento bombardieri avessimo avuto alcune decine di aerosiluranti, e invece di migliaia di bombe qualche dozzina di siluri, ben difficilmente la flotta inglese sarebbe sfuggita a un disastro●

Dopo questa lezione, si tentò di correre ai ripari●

CAPITOLO OTTAVO
GITA DI FERRAGOSTO

Il primo lancio di siluri eseguito dalla nostra aviazione fu disgraziato●

L'11 agosto 1940, l'aeroporto di Gorizia venne messo in grande agitazione da una telefonata urgente giunta da Roma● Si ordinava di far partire immediatamente per la capitale cinque aerei e i loro equipaggi della scuola aerosiluranti da poco istituita in quella sede, per eseguire un'importantissima missione● Non si diceva di che missione si trattasse, ma dall'alto personaggio che si era incomodato a parlare al telefono e dalla sua voce si capiva che qualcosa di grosso bolliva in pentola●

L'indomani mattina, di buon'ora, i cinque apparecchi volavano già alla volta di Roma● All'aeroporto di Ciampino gli equipaggi erano attesi da due veloci automobili, che li trasportarono al ministero●

Introdotti subito in un ampio salone, gli equipaggi ebbero la sorpresa di trovarvi riunita ad attenderli la più autorevole ufficialità ministeriale: c'era tutto il *trust* dei cervelli preposto alla direzione della guerra aerea●

Nel più religioso silenzio, prese la parola il generale Pricolo● Egli spiegò gl'inconvenienti dovuti alla presenza della flotta inglese nel bacino

orientale del Mediterraneo, sebbene gli risultasse decimata dalle bombe un mese prima● Ora si era giunti nella determinazione di «distruggerla definitivamente» nella sua stessa base di Alessandria, con una scarica di siluri● Questo era il compito che si affidava ai cinque equipaggi chiamati da Gorizia●

«Non si tratta di andare allo sbaraglio», ammonì alla fine il Pricolo, leggendo negli occhi degli aviatori sorpresa e stupore●

Gli equipaggi uscirono da quell'incontro col triste presentimento di andare verso un'avventura disgraziata, vista la mancanza assoluta di preparazione e di organizzazione● Erano perfettamente convinti di essere mandati allo sbaraglio, checché ne dicesse il generale Pricolo● Comunque, l'indomani, giorno 13, essi si misero in volo alla volta di Catania, ove atterrarono nella stessa mattinata● Poi i cinque ripartirono diretti a Bengasi, dove giunsero senza inconvenienti in serata, seguiti da un sesto aeroplano che trasportava i siluri●

La giornata del 14 fu impiegata nella revisione e messa a punto dei motori dopo il volo a grandi tappe di circa duemila chilometri dalle rive dell'Isonzo alle coste africane; la successiva mattina del 15 gli aerei si trasferirono all'aeroporto di El Adem a Tobruk, di dove avrebbero spiccato il volo per Alessandria● Il capo della pattuglia ebbe la previdenza di spingersi ad altissima quota fino al canale di Suez per sincerarsi se quella benedetta flotta inglese fosse veramente nella sua base o se, per caso, non ne fosse uscita● C'era● Bisognava affrettarsi il più possibile●

Così, alle diciannove e trenta partì da El Adem la prima pattuglia di tre apparecchi e dieci minuti dopo la seconda di due● Il tempo era ottimo, ma erano previsti annuvolamenti su Alessandria, a causa di una depressione atmosferica locale, segnalata dall'ufficio meteorologico● La luna quasi piena facilitava l'orientamento, dando risalto sul mare calmo al profilo del litorale cirenaico ed egiziano● Bar-dia, Sollum, Marsa Matruh, El Alamein ed ecco il nastro argenteo del Nilo● Avvicinandosi alla mèta, si vide scatenarsi da Alessandria il fuoco delle artiglierie, mentre fasci innumerevoli di luci di proiettori solcavano il cielo della piazzaforte●

Tre soli dei piloti riuscirono a varcare lo sbarramento di fuoco e due di essi a lanciare i siluri alla cieca; il terzo si disimpegnò col suo siluro ancora sotto la carlinga, dopo aver tentato più volte di orientarsi e di capire qualche cosa nel caos in cui s'era cacciato● Ai due della seconda pattuglia non fu nemmeno possibile di raggiungere l'obiettivo● Sulla via del ritorno,

due aerei dovettero atterrare fuori campo, avendo esaurito la benzina: uno di essi riuscì a raggiungere le nostre linee, ma l'altro fu catturato dagli inglesi insieme con l'equipaggio e il siluro●

Sarebbe stato impossibile un risultato diverso e nessuno poteva pretenderlo● Avendo puntato esclusivamente sul caso e sulla fortuna, i nostri comandi avevano tanto probabilità di ottenere un buon esito quanta di vincere una quaterna al lotto●

Poiché l'azione aerea italiana su Alessandria del 15 agosto 1940 mirava allo stesso fine di quella inglese contro Taranto del novembre successivo, è utile confrontarla, per vedere quali siano stati i motivi del fallimento dell'una e della perfetta riuscita dell'altra●

I comandi inglesi la studiarono per anni; quelli italiani forse per un minuto●

Gli inglesi la prepararono meticolosamente, in tutti i particolari di esecuzione e negli ostacoli da vincere; gli italiani la improvvisarono●

Gli inglesi non si mossero prima di avere a loro disposizione ogni mezzo per assicurarsi il successo; gli italiani preferirono agire a precipizio●

Gli inglesi ebbero cura di fare preventivamente una lunga serie di rilievi fotografici del golfo di Taranto, durante parecchie settimane prima e fino a pochi minuti avanti di sferrare l'attacco; gli italiani si può dire che ignorassero del tutto la configurazione del porto di Alessandria●

I piloti inglesi avevano stampata nella loro mente la mappa del golfo di Taranto e conoscevano l'ubicazione esatta dell'ancoraggio di ogni singola nave; gli italiani furono mandati ad Alessandria alla cieca●

Gli inglesi fecero coincidere l'azione degli aerosiluranti con quella contemporanea dei bombardieri, in modo da disorientare la difesa ed obbligarla a disperdere i suoi tiri; i cinque aerei italiani andarono sulla piazzaforte completamente soli●

Gli inglesi illuminarono a giorno lo specchio d'acqua di Taranto a mezzo di aeroplani lanciarazzi; gli italiani non poterono vedere nulla di quello di Alessandria●

Non è irriverente affermare che nel nostro alto comando aeronautico prevalsero l'improvvisazione e la superficialità; per contro, gli inglesi furono unicamente guidati dal metodo e dalla perseveranza●

L'azione di quel ferragosto fu concepita come una scampagnata● Si voleva fare un'improvvisata a grande effetto, per farsi perdonare tanti anni di colpa● Ma, fallita l'impresa, si stimò opportuno non farne parola● Ai

valorosi equipaggi non fu consentito nemmeno di veder menzionata nel bollettino di guerra l'azione in cui avevano rischiato la vita●

CAPITOLO NONO
UN'OCCASIONE PERDUTA

FINALMENTE, ai primi di gennaio del '41, fu possibile costituire a Gerbini, nella piana di Catania, il primo reparto di aerosiluranti, composto di sei aeroplani e di altrettanti siluri● Nonostante la sua modesta consistenza, quel reparto aveva richiesto sette mesi di gestazione e l'intervento della marina● Questa, infatti, prestò i siluri e il personale tecnico per la loro manutenzione; l'aviazione fornì gli apparecchi e i piloti● Così nacque la 279° squadriglia aerosiluranti●

Il 7 gennaio del '41, le forze navali inglesi del Mediterraneo si erano messe in movimento, per eseguire la loro abituale manovra, che ricordava una nota figura della contraddanza: le due squadre di Gibilterra e di Alessandria si muovevano incontro fin quasi alle acque di Pantelleria; qui alcuni loro elementi facevano un giro attorno all'isola e poi ognuna se ne ritornava alla sua base● Nel gruppo che veniva avanti da Alessandria c'erano due corazzate *(Warspite* e *Valiant),* la portaerei *Illustrious,* sei incrociatori *(Gloucester, Southampton, Orlon, York, Ajax, Perth)* e tredici cacciatorpediniere● In quello che avanzava da Gibilterra c'erano le corazzate *Renown* e *Malaya,* la portaerei *Ark Royal,* gli incrociatori *Sheffield* e *Bonaventure* e vari cacciatorpediniere● Questo spiegamento di forze aveva il compito di proteggere il transito di quattro grossi piroscafi provenienti da Gibilterra, diretti parte a Malta e parte al Pireo, nonché il passaggio di una petroliera in Grecia e di due piroscafi a Malta provenienti da Alessandria●

Fino al giorno 9, la navigazione delle due squadre procedette normalmente, senza il minimo incidente, ad eccezione di una spolverata di piccole bombe, lanciate in quel pomeriggio da dodici aeroplani della Sardegna, che volavano ad altissima quota, contro la formazione di Gibilterra, la quale non ne riportò alcun danno● Quella di Alessandria, invece, che navigava con una certa circospezione sapendosi già avvistata e segnalata, poté arrivare fino al canale di Sicilia senza subire alcun disturbo né dal cielo, né dal mare, né sott'acqua●

Ma il 10 la giornata si annunciò movimentata fin dal primo mattino●

Alle sette e quaranta apparvero nelle acque tra Pantelleria e Malta due piccole torpediniere italiane, *Vega* e *Circe*● L'ammiraglio Cunningham ritenne trattarsi di un incontro «occasionale, poiché una così esigua forza difficilmente sarebbe stata mandata senza rinforzi ad attaccare un convoglio fortemente difeso»● Invece erano state mandate apposta● I due gusci, che erano quanto di più minuscolo esistesse sulla superficie del mare, rimasero come schiacciati nella morsa dei due colossi nemici e mentre la *Circe* riusciva a scivolarne fuori e a disimpegnarsi, la *Vega* si inabissava col suo comandante, sotto i colpi concentrati degli incrociatori *Bonaventure* e *Southampton,* dei cacciatorpediniere *Jaguar* e *Hereward,* mentre la *Warspite,* che aveva visto le vampate dei cannoni, stava avanzando a tutta velocità, per unire al coro la voce dei suoi grossi calibri●

Gli avvenimenti emozionanti non erano con ciò finiti, perché mezz'ora dopo un incidente, sia pure casuale, valse ad avvertire gli inglesi che l'impunità assoluta goduta fino ad allora non sarebbe continuata● Il cacciatorpediniere *Gallarti* era andato ad urtare in una mina e vi aveva lasciato un pezzo del suo scafo, quasi tutta la prua● Probabilmente fu la vista dall'alto di questo scafo danneggiato e a rimorchio, assistito da altre unità, a trarre in inganno qualche nostro equipaggio: chi lo scambiò per un incrociatore, chi per una nave da battaglia, così che in quei giorni il bilancio a nostro attivo nei bollettini di guerra aumentò in modo fittizio●

Alle dodici e trenta circa giunsero due aerosiluranti dei sei di Gerbini, che mancarono per poco con i loro tiri la poppa della *Valiant;* la corazzata riuscì a salvarsi con una brusca accostata, mentre vedeva sfilarsi vicinissime le scie dei due siluri● Gli aerei scampati alla violenta reazione nemica, si allontanarono e i loro equipaggi avevano giusto motivo di mordersi le mani per essersi trovati così pochi in una tanto favorevole occasione●

Gli inglesi non s'erano ancora rimessi dalla sorpresa e ancora stavano manovrando per scansare i siluri, quando videro comparire folte masse di *Ju87,* provenienti dalla Sicilia; erano quelli del corpo aereo tedesco● Venivano avanti come un branco di procellarie● Da duemila metri d'altezza si buttavano a capofitto sulle navi sino ad arrivare a poche decine di metri da esse● Ululavano venendo giù a velocità vertiginosa; le bombe fischiavano come sirene e non si faceva a tempo a scorgerle che già piombavano addosso● Gli apparecchi uscivano dall'affondata impennandosi come purosangue e vi si rituffavano per mitragliare gli

equipaggi sulle tolde e gettarvi lo scompiglio● Non c'era da fare paragoni con quello che s'era visto nei precedenti bombardamenti, quando gli aerei erano così alti da sembrare macchioline nello spazio, quasi invisibili Questa volta, si trattava di ben altro● L'ammiraglio Cunningham, che aveva irriso alle centinaia di bombardieri d'alta quota, che l'avevano attaccato nel luglio precedente, dovette cambiare parere e riconoscere che l'attacco alla sua squadra era stato «molto pesante, condotto con determinazione ed efficace»● Sessanta aerei tedeschi parteciparono a questa azione● Quando le navi riapparvero dalle colonne d'acqua entro cui erano rimaste avvolte, la *Illustrious* ardeva in un rogo immane● Ad essa avevano principalmente mirato i piloti tedeschi e l'avevano colpita in pieno con sei grosse bombe● Anche la *Warspite* aveva ricevuto danni da colpi cadutile vicino●

Fu necessario trasportare lontano la portaerei, fuori della formazione: sembrava un'anfora gigantesca, che eruttasse fuoco sotto una grande nuvola di fumo● I cacciatorpediniere *Hasty* e *Jaguar* le si misero ai fianchi per assisterla nel supremo trapasso, che in un primo momento appariva inevitabile, mentre le altre navi la guardavano bruciare a distanza● I suoi aerei, non potendo far più ritorno sul ponte squassato e rovente, andarono ad atterrare a Malta●

Ma fortuna volle che gli attacchi subito dopo si placassero, lasciando ritornare lo specchio d'acqua liscio e calmo per buone tre ore● Ne approfittò l'equipaggio per intensificare gli sforzi, riuscendo alla fine a domare l'incendio● Quando, verso le sedici, una trentina di *Ju● 87,* insieme con tre apparecchi italiani, ritornarono alla carica, trovarono in volo i caccia della portaerei che si erano potuti rifornire a Malta e che riuscirono a frustrare il nuovo attacco● Così fu possibile alla *Illustrious* raggiungere verso le ore ventuno il porto di Malta●

La notte passò assolutamente tranquilla per il resto della flotta, che stava ritornandosene ad Alessandria; e anche durante la mattinata dell'11 fino al primo pomeriggio, la calma regnò sovrana lungo la rotta● Ma alle quindici, quando già le navi si trovavano all'altezza di Bengasi e credevano di essere fuori di qualsiasi pericolo, trentacinque aerei tedeschi, scortati da caccia, piombarono improvvisamente su di esse●

L'incrociatore *Gloucester* ebbe una bomba, che penetrò nell'interno del suo scafo, ma rimase miracolosamente inesplosa● Il *Southampton,* invece, ripetutamente colpito, si arrestò per non muoversi più● Mentre gli incendi

lo divoravano nella sala delle macchine, esso si capovolgeva lentamente, affondando● Alle unità accorse per soccorrerlo non rimase altro che raccogliere i sopravvissuti: metà dell'equipaggio mancava all'appello● L'agonia della nave durò fino alle diciannove, ora in cui il comandante, ormai senza alcuna speranza, abbandonò la nave, che poco dopo si inabissò●

Nient'altro ebbe a registrare l'ammiraglio Cunningham sul suo giornale di bordo fino al suo arrivo ad Alessandria●

Da quanto abbiamo raccontato, una considerazione balza agli occhi● È fuor di dubbio che a partire dalle dodici e trenta del giorno 10 la flotta inglese attraversò una gravissima crisi, essendole venuta a mancare la *Illustrious* messa fuori combattimento● Da quel momento fino a tutto il pomeriggio del 12 essa navigò senza protezione aerea● La crisi raggiunse il suo culmine nel pomeriggio dell'11, con l'affondamento del *Southampton* e il grave danneggiamento del *Gloucester,* per cui le due navi da battaglia *Warspite* e *Valiant* rimasero senza incrociatori pesanti● Se le nostre corazzate superstiti di Taranto si fossero trovate nella zona, certamente avrebbero potuto sfruttare un'occasione tanto propizia● Fu sventura, certamente, che esse si trovassero dislocate così eccentricamente e a tanta distanza da essere nell'impossibilità di intervenire● Ma fu iattura forse non meno grave non poter disporre di un maggior numero di aerosiluranti da lanciare nella mischia e da mettere poi sulle piste del nemico, che si trovava in così grandi difficoltà● In tal caso, il rovescio della flotta inglese di Alessandria avrebbe potuto trasformarsi in una rotta disastrosa●

CAPITOLO DECIMO
LUCI BIANCHE E VERDI

UN pomeriggio di settembre del 1941, un apparecchio da caccia italiano si portò sulla squadra navale nemica nel Mediterraneo occidentale, discese a bassissima quota e cominciò ad eseguire delle acrobazie● Faceva «numero»● Voleva divertire quegli eccezionali spettatori, per distrarre la loro attenzione dagli aerosiluranti, che si avvicinavano per attaccarli● Si impennava, si capovolgeva, si rovesciava, in certi momenti era possibile distinguere la faccia di quel temerario pilota incorniciato nel caschetto di volo, quando passava con la testa in giù e le ruote in su, poi si tuffava a

precipizio, ritornava a librarsi, s'avvitava, fino a che fu visto scomparire in acqua sollevando una gran spuma bianca● Gli inglesi non sono sicuri di averlo abbattuto, ma ritengono probabile che quell'eroe sublime, lavorando al suo spettacolo oltre ogni limite di sicurezza non sia riuscito a riprendersi dopo un ultimo e prolungato a fondo contro l'acqua●

Se l'aeronautica non l'ha ancora individuato lo cerchi questo prode e ne onori la memoria; l'ammiraglio Sommerville, comandante la squadra navale inglese di Gibilterra, ci aiuta a riconoscerlo, indicando l'ora, il giorno e persino il tipo dell'apparecchio: «Alle ore tredici e cinquantanove del 27 settembre 1941», dice nel suo rapporto, «un *Cr● 42* fu visto abbassarsi verso l'ala destra dei cacciatorpediniere e fare acrobazie su di essi, evidentemente per creare una diversione per gli aerosiluranti● Dopo sei minuti o fu abbattuto o non riuscì a rimettersi da una picchiata● Non mitragliò i cacciatorpediniere»● Non aveva intenzione di uccidere, ma soltanto di far trattenere il respiro●

Dunque, sulla testimonianza del cavalleresco avversario non deve essere difficile rintracciare il nome di quel pilota, tanto più che in quel giorno un solo aereo da caccia *Cr● 42* risulta perduto in quella zona●

Prima di venire ai fatti in cui s'incastra, come una gemma, l'episodio di valore che abbiamo narrato, è utile sapere che la marina britannica s'era andata facendo piuttosto cauta è guardinga, specie dopo quello che le era capitato nel luglio del '41, in un incontro con alcuni reparti aerosiluranti italiani: pochi ed esigui reparti, ma che avendo potuto già compiere un certo addestramento ed avendo appreso ad agire organicamente, s'erano rivelati capaci di dare del filo da torcere al nemico●

Era precisamente avvenuto, quella volta, che un convoglio di sei piroscafi carichi di truppe e materiali, la notte sul 21 luglio, aveva oltrepassato punta Europa ed era entrato nel Mediterraneo; un settimo s'era incagliato, invece, su punta Carnero, all'ingresso della baia di Algesìras● Alla scorta venuta dall'Inghilterra si era unita, al passaggio, anche la squadra di Gibilterra e tutti insieme si erano avviati versa levante, divisi in vari gruppi● Tra il grosso c'erano le corazzate *Nelson* e *Renown,* la portaerei *Ark Royal,* più un certo numero di incrociatori e di cacciatorpediniere● Benché segnalate dal servizio segreto, avvistate dagli aeroplani fin dalla prima mattina del 21 e attaccate da un sommergibile italiano in agguato la notte sul 22, le navi inglesi avevano potuto avanzare senza inconvenienti fino alla mattina del 23 e stavano per entrare nello

specchio d'acqua tra la Sardegna e la Tunisia, quando, poco dopo le nove, videro comparire di prua, bassi sull'orizzonte, sei aerosiluranti e, molto più in alto, una quindicina di bombardieri scortati da caccia, provenienti dalla Sardegna● Sicuri, irresistibili, ad onta del violento fuoco di sbarramento, gli aerosiluranti puntano diritto sul convoglio e a breve distanza da esso; tra il violento infuriare delle cannonate manovrano con grande stile e padronanza, si potrebbe anche dire con eleganza, per chiudere il nemico in una tanaglia● La manovra è eseguita alla perfezione● Il comandante inglese, ammiraglio Sommerville, annota: «Il nemico si divise in due gruppi: un gruppo andò sul lato sinistro, l'altro sul lato destro»● I sei lanciano contemporaneamente, alle nove e quarantadue, a una distanza media di un chilometro; uno di essi è abbattuto, ma gli altri riescono ad allontanarsi indenni dopo il lancio● Avevano centrato il cacciatorpediniere *Fearless* e l'incrociatore pesante *Manchester:* il primo non sopravvisse che un'ora; il secondo sbandò paurosamente sulla sinistra e si arrestò di colpo●

Nel pomeriggio, verso le diciassette, altri quattro aerosiluranti della Sardegna ritornarono all'attacco, soli però questa volta, perché i cacciatori di scorta, poco pratici di volare sul mare, li avevano perduti di vista● Fu facile ai *Fulmar dell'Ark Royal* averne ragione, abbattendone due e costringendo gli altri due a ritirarsi● Né maggior fortuna ebbero altri tre aerosiluranti mandati ad attaccare il *Manchester,* segnalato alla volta di Gibilterra, a rimorchio del cacciatorpediniere *Avon Vale:* lanciarono i siluri da così grande distanza, che le due navi non ebbero difficoltà a schivarli● Invece, verso sera, alle diciannove, poco mancò che non si ripetesse il doppio colpo della mattina: tre siluri quasi sfiorarono gli incrociatori *Edinburg* ed *Hermione*●

L'indomani, verso mezzogiorno, altri tre aerosiluranti della Sardegna andarono senza scorta contro il grosso della flotta inglese, che aveva invertito la rotta la sera prima e stava ritornandosene a Gibilterra; ma ci voleva ben altro, evidentemente● La sera, tre aerosiluranti attaccarono alla spicciolata, ma senza effetto, sette piroscafi vuoti, partiti da Malta e diretti in piccoli gruppi verso Gibilterra● Né miglior esito ottennero altri due provenienti dalla Sicilia●

Il 25, in Sardegna, non c'erano più siluri e dalla Sicilia fu possibile far partire in tutto due soli apparecchi, che rientrarono dopo un volo fortunoso●

Ma pur tra innegabili errori di impiego e di organizzazione, quei reparti,

da poco costituiti e che non avevano potuto compiere un completo allenamento, avevano fatto una grande impressione● I bombardieri, prodigandosi intensamente e in gran numero (centoventuno in tre giorni) avevano anch'essi danneggiato un cacciatorpediniere, il *Firedrake;* due mas, appostati nei pressi di Pantelleria (unici rappresentanti della marina) riuscirono a danneggiare un piroscafo, il *Sydney Star;* ma l'elemento nuovo, degno della massima considerazione, si era rivelato quel fulmineo doppio colpo degli aerosiluranti contro il *Manchester* e il *Fearless,* non tanto per le perdite causate al nemico, quanto per le possibilità che faceva prevedere e anzi anticipava, qualora fosse stato congruamente aumentato il numero degli aerosiluranti e perfezionati l'addestramento e l'affiatamento degli equipaggi●

Il comando navale inglese ne fu grandemente preoccupato e in cerca di rimedi per parare la nuova minaccia, inventò un nuovo segnale, consistente in una luce bianca e una verde intermittenti, per dare l'allarme generale e mettere tutte le navi in stato di pericolo, appena fosse avvistato un aerosilurante italiano●

***

È facile capire le preoccupazioni dell'alto comando britannico, a causa della nuova situazione nel Mediterraneo, dalla grottesca pantomima che inscenò due mesi dopo, quando ebbe bisogno di far partire un altro convoglio per Malta● L'ammiraglio comandante in capo la squadra di Gibilterra sbarcò dalla *Nelson* con grande sussiego, tra squilli di trombe e di fischietti, con tutto il cerimoniale di prammatica, in modo da farsi vedere dal maggior numero possibile di persone● Andò quindi ad imbarcarsi sulla *Rodney,* sui cui fece solennemente innalzare la sua bandiera di comando● Dopo di che, la *Nelson* levò l'ancora e cominciò a muoversi lentamente verso l'uscita del porto● Grande sventolio di fazzoletti sulle banchine, a cui da bordo l'equipaggio rispondeva sbracciandosi fuori dei parapetti: «Saluti a casa●●● buon viaggio●●● buona permanenza●●● scrivi●●● non ti scordar di me●●●» Le sirene delle navi ululavano in rada salutando la partente● Quando poi fu all'imboccatura della rada, la *Nelson* con un colpo deciso di timone accostò risolutamente verso ovest, perché nessuno avesse dubbi che essa prendeva la via dell'Atlantico e se ne andava dal Mediterraneo● In questa direzione

navigò per oltre tre ore, dalle diciotto e quindici alle ventuno e trenta, la sera del 24 settembre● E per darla a bere al maggior numero di persone, per tutto questo tempo continuò a scambiare con l'alto comando di Gibilterra messaggi in cui ricorrevano frequentamente le parole Londra, ammiragliato, Regno Unito, quando arriveremo in patria●●● quando arriverete●●● affinché il «nemico in ascolto» fosse perfettamente convinto che la corazzata andava a raggiungere una nuova destinazione● Questa commedia, a giudizio dello stesso regista ammiraglio in capo Sommerville, doveva servire «a dare l'impressione che la *Nelon* sostituita dalla *Rodney* partisse alla volta del Regno Unito»●

Invece, quando fu buio pesto, essa invertì la rotta e ritornò indietro● Verso mezzanotte, anche la *Rodney,* seguita *dall'Ark Royal* e da alcuni incrociatori e cacciatorpediniere, uscì da Gibilterra «simulando una normale sortita», scrive sempre il Sommerville● E finalmente fu fatto entrare nel Mediterraneo un grosso convoglio, che aveva sostato fuori punta Europa● Era scortato, oltre che da numerosi incrociatori e cacciatorpediniere, anche dalla corazzata *Prince of Wales* e si componeva di ieri navi mercantili, quasi tutte del massimo tonellaggio●

Verso le otto dell'indomani, si ritrovarono tutte, navi da guerra e mercantili, e si divisero in due gruppi, uno che si teneva lungo le coste africane e l'altro a nord di esso● Navigarono praticamente indisturbati per tutti il 25, il 26 e fino a mezzogiorno del 27, quando cominciarono ad affacciarsi nello specchio d'acqua tra la Tunisia e la Sardegna● Gli aerosiluranti italiani, per fare quello che si dice un bel colpo, non avrebbero dovuto ancora agire, ma attendere● L'esperienza suggeriva di aspettare che le tre corazzate e la portaerei se ne ritornassero indietro col loro seguito, come d'uso, dopo aver raggiunto le soglie del canale di Sicilia (ciò che, infatti, avvenne verso le diciannove)● Così facendo, avrebbero sorpreso il convoglio con poca scorta navale, nessuna scorta aerea, di notte, avventurato per errore o per necessità nella strozzatura del canale durante la luna piena● In tal caso, il bottino poteva essere molto più grosso e lo stesso ammiraglio inglese lo riconobbe scrivendo : «Se il nemico avesse concentrato i suoi aerosiluranti per attaccare dal tramonto in poi, sarebbe riuscito a silurare una gran parte del convoglio»●

Invece, incredibile quanto vero, gli aerosiluranti ebbero proibizione di occuparsi del convoglio: quei dieci colossi, che trasportavano armi e armati a Malta, per potenziare l'isola che era la spina nel fianco delle

nostre comunicazioni marittime, non costituivano obiettivo per loro● Per disposizione perentoria e tassativa del comando supremo, gli aerosiluranti dovevano mirare esclusivamente alle corazzate o alla portaerei, perché appena una di esse fosse stata distrutta o danneggiata, sarebbe accorsa la nostra flotta per assestare al nemico il colpo di grazia: dopo di che la distruzione del convoglio sarebbe stata un gioco da ragazzi● A un'eventuale battaglia navale, dunque, a questa specie di sogno mai avveratosi durante tutto il corso della guerra, all'aspirazione, in fondo, di laurearsi tra le maggiori potenze navali del mondo con una strepitosa vittoria su una delle più autorevoli di esse, furono sacrificati un successo quasi certo e le vite di sette valorosi equipaggi con il loro colonnello in testa●

Gli aerosiluranti italiani cominciano a giungere all'una del pomeriggio del 27, accolti da un fuoco infernale, la cui intensità è data dalla somma dei cannoni delle corazzate, degli incrociatori e dei cacciatorpediniere● Respinti, ritornano rabbiosamente all'attacco● Falcidiati, ricompongono le loro file● Cinque sono abbattuti; gli altri venti, invece, riescono a superare il perimetro di difesa del nemico, si avvicinano il più possibile alle grandi navi e lanciano● La *Nelson* si vide addosso, a non più di quattrocento metri di distanza, un aerosilurante, che dopo il lancio la sorvolava quasi rasentando i suoi fumaioli● «La nave», dice il Sommerville, «sobbalzò considerevolmente e una colonna d'acqua si levò dal castello di prua●» Le altre navi danzavano● Le scie di schiuma bianca che si lasciavano dietro, accostando spasmodicamente in un senso e nell'altro per non farsi colpire, sembravano code di mostruosi rettili, che si intrecciassero sulla superficie del mare● La *Rodney,* quasi piegata sul suo fianco sinistro durante una repentina evoluzione, si vide sfilare un siluro a poche decine di metri di distanza, i cacciatorpediniere *Lance, Lightning, Cossack* e *Isaac Sweers,* pur facendo appello a tutte le loro risorse di agilità e maneggevolezza, scamparono per un puro miracolo● Un altro siluro lanciato da centocinquanta metri di altezza (nessun'altra aviazione al mondo era in grado di fare nulla di simile!) passò a una novantina di metri dalla *Nelson,* già gravemente colpita: se i nostri aerosiluranti avessero potuto agire in condizioni meno assurde e irragionevoli, se avessero avuto almeno il concorso dei bombardieri (che quel giorno, invece, non volavano a causa delle condizioni atmosferiche) in modo da scaricarsi di parte della reazione contraerea nemica, forse la grandiosa nave, che si intitola al più illustre

ammiraglio britannico, avrebbe finito i suoi giorni● Churchill, tuttavia, ne considerò il solo danneggiamento come una calamità nazionale● «Durante questi tempi d'angoscia», egli disse successivamente in seduta segreta ai Comuni, «una serie di perdite senza precedenti si abbatté sulla nostra marina● Il 27 settembre la *Nelson* ebbe la prua sfondata e fu messa fuori combattimento per sei mesi●»

Nella manovra di scampo per rientrare alle basi altri due aerosiluranti furono abbattuti, elevando così a sette il numero di quelli perduti nell'azione● L'ottavo apparecchio non rientrato fu quello del cacciatore, che si era esibito con folle audacia sulle navi nemiche, per appassionarle al suo gioco e non farle guardare dalla parte di dove venivano gli aerosiluranti●

Più tardi, si ebbe la prova di quanto sarebbe stato vantaggioso mirare al convoglio, anziché alle navi da battaglia● Contro di esso, infatti, furono mandati all'imbrunire soltanto cinque aerosiluranti della Sardegna e due della Sicilia: non ce n'erano quasi più● I piroscafi inglesi furono sorpresi davanti al golfo di Tunisi, con poca scorta e al chiaro di luna, alle venti: uno, *l'Imperiai Star,* colpito in pieno, colò a picco in breve tempo e due altri vennero violentemente a collisione tra loro nel grande trambusto● Le luci bianche e verdi che lampeggiavano da tutti i lati testimoniavano l'angoscia a cui erano in preda le unità del convoglio inglese● Se si fosse potuto continuare, forse non un solo carico sarebbe arrivato a Malta● Ma l'attacco italiano s'era esaurito e l'indomani gl'inglesi poterono entrare nel porto di La Valletta senza aver ricevuto più alcun disturbo●

E la battaglia navale? Non ci fu● Pur avendo richiesto, mentre era ancora allo stato di idea, esosi sacrifici di sangue, all'atto pratico non ebbe più luogo● La fata morgana della nostra curiosa quanto infelice guerra mancò un'altra volta all'appuntamento, rivelandosi una mera illusione● Ciò colpì soprattutto il morale degli equipaggi delle nostre stesse navi, i quali, disperati e delusi, vedevano svanire, ora per un motivo, ora per l'altro, le occasioni di cimentarsi in una prova solenne e definitiva, inutilmente attesa●

Il 27 settembre 1941, la battaglia navale non avvenne per un duplice motivo● Innanzi tutto, la nostra flotta si presentò sulla scena con una parte soltanto delle sue forze e cioè con le corazzate *Vittorio Veneto* e *Littorio,* da poco rientrate in linea dagli arsenali in cui erano state in riparazione, con gli incrociatori *Trento, Gorizia, Abruzzi, Attendolo* e nove

cacciatorpediniere● Le altre tre corazzate *{Dona, Giulio Cesare* e *Duilio)* furono lasciate invece nei porti● Si disse, nelle pubblicazioni del dopoguerra, per fare economia di nafta, che in quel tempo scarseggiava; ma certamente fu una maledizione che di trotto o di rimbalzo, una volta a causa della deficiente collaborazione aerea e un'altra per un contrattempo, mai i grossi calibri delle nostre grandi navi da battaglia si incrociassero con quelli delle navi da battaglia nemiche, ad eccezione della breve sparatoria di punta Stilo del luglio 1940● È vero che il comando supremo aveva ordinato alla marina di non impegnarsi se non in condizioni di «decisa superiorità» ; ma allora tanto valeva non partire affatto, sapendo in anticipo di trovarsi con novantanove probabilità su cento in condizioni di inferiorità, in un eventuale incontro col nemico●

In secondo luogo, lo scontro navale mancò a causa della mai abbastanza deprecata mancanza di intesa tra marina e aviazione● Le due corazzate italiane con i quattro incrociatori e i nove cacciatorpediniere alle dodici e trenta del 27 si trovavano nelle acque orientali della Sardegna, al largo di capo Carbonara● Il comandante in capo italiano, ammiraglio Jachino, avute mani libere da Roma, diresse in quel momento con le sue forze verso sud incontro al nemico e nello stesso tempo fece richiedere all'aeronautica la caccia di scorta per le ore quattordici in un punto ben precisato a sud della Sardegna● All'incirca in quel punto e a quell'ora le nostre navi furono avvistate da un ricognitore inglese, che le segnalò immediatamente al comandante in capo● Questi mosse subito incontro alle forze italiane, da cui distava una settantina di chilometri: la battaglia quindi era imminente, dato il rapido avvicinarsi delle forze contrapposte●

Ed ecco l'imprevisto oppure il previsto, come meglio ognuno crede: il ministero dell'aeronautica non mandò i suoi reparti da caccia a protezione della flotta nel punto che gli era stato indicato e nell'ora che gli era stata detta● Il buon volere, dimostrato alla vigilia con l'invio da Roma a Cagliari di una trentina di apparecchi da caccia per i bisogni esclusivi della flotta, fu come il trotto dell'asino● Forse per non venir meno al suo prestigio di arma autonoma e perché non si dicesse che riceveva soltanto ordini come una qualsiasi «fornitrice di aerei», l'aeronautica volle fare un suo proprio calcolo di tempo e di spazio, in base al quale si regolò ed agì: se alle quattordici, si pensò, le navi italiane raggiungeranno la posizione che ci è stata indicata con rotta a sud, alle quindici evidentemente, tenendo conto della velocità, si troveranno più in giù, in quest'altra posizione e qui

possiamo mandare i nostri aerei cacciatori dalla più vicina Sicilia● Senonché l'ammiraglio Jachino, a cui era stato assicurato un ombrello aereo di protezione per le sue navi, vedendosi completamente scoperto (su lui non volava nemmeno un aereo nazionale!) e presentendo da qualche moscone nemico che gli ronzava attorno che qualcosa di grosso era già in aria, credette bene di non insistere ulteriormente e di tornare indietro● L'assiduo ricognitore inglese segnalò alle quattordici e quarantacinque all'ammiraglio Sommerville che le navi italiane avevano invertito la rotta e un quarto d'ora dopo confermò la notizia● Naturalmente i caccia della Sicilia rimasero disorientati quando giunsero sul punto loro indicato e pochi di essi riuscirono a rintracciare le navi● In quanto a quelli della Sardegna, che non avevano altro compito che di mettersi a disposizione delle navi e per questo scopo erano venuti appositamente dal continente, cominciarono a decollare solo alle quattordici e quarantacinque, vale a dire a cose fatte; gli ultimi si alzarono in volo quando cominciava ad annottare, alle diciotto e trenta●

Avuta conferma che Jachino si dirigeva a nord, anche Sommerville desistette dai bellicosi propositi, e alle sedici se ne tornò per i fatti suoi●

L'aver, poi, rimandato indietro le nostre navi la stessa sera non fu che un gesto inutile● L'averle mantenute nelle acque orientali della Sardegna fino alla sera del successivo giorno 28 (la nafta in questo caso non mancava!) poté sembrare una millanteria fuori di posto, perché il convoglio era al sicuro presso Malta, e la flotta nemica di scorta viaggiava da un pezzo verso Gibilterra, compresa la *Nelson,* che aveva la prua quai completamente sott'acqua●

A tarda sera del 28, fu possibile racimolare due aerosiluranti e mandarli ad attaccare sette piroscafi inglesi camuffati da francesi, che, vuoti e alla spicciolata, andavano da Malta a Gibilterra: ma i siluri furono lanciati da grandissima distanza, senza risultato●

CAPITOLO UNDICESIMO
FANTASMI NEL CANALE DI SICILIA

DOPO due anni di guerra, l'esperienza consentiva ormai di trarre delle deduzioni che si possono riassumere●

Nella guerra aerea, il siluro è l'arma più potente contro le grandi navi; in realtà, l'unica che dia all'aviazione una ragionevole possibilità di infliggere

un danno vitale a una nave da battaglia, dato che può squarciarla sotto la linea di galleggiamento●

Tuttavia, attacchi con siluri coronati da successo possono essere ottenuti soltanto da piloti molto allenati ed in costante esercizio, anche dopo entrati a far parte di una squadriglia aerosilurante●

Per quanto riguarda l'impiego, l'ora più adatta per un attacco con siluri è l'alba; è allora che l'areo può osservare le navi e rimanere invisibile fino al momento di colpire● Il crepuscolo è meno adatto, poiché la forza attaccante ha meno probabilità di avvicinarsi senza essere vista● Le condizioni di luce nelle altre ore del giorno non sono propizie●

È indispensabile far coincidere l'attacco degli aerosiluranti con quello di formazioni di bombardieri, per ottenere che la squadra navale nemica disperda il suo fuoco contraereo in più punti●

Nella guerra sul mare se mancano una strettissima cooperazione e una perfetta intesa tra aerosiluranti e forze di superficie, sotto un abile e capace comando, le migliori occasioni sono destinate a sfumare senza arrecare al nemico quei danni, che sarebbe stato possibile infliggergli●

Quanto poco, invece, facessero tesoro gli alti comandi italiani di questi preziosi ammaestramenti, fu chiaro soprattutto negli avvenimenti del 14 e 15 giugno 1942 (la cosiddetta battaglia di «mezzo giugno»), che ci proponiamo di ricostruire nelle loro linee essenziali● In essi ricorrono, come se il passato non avesse insegnato nulla, gli stessi errori che già avevano causato tante amarezze e delusioni● Ma andiamo per gradi●

Bisogna anzitutto sapere che i cannoni di legno su vecchi scafi mercantili, truccati e imbellettati in modo da sembrare da lontano potenti unità da guerra, sono una passione del signor Churchill, che puntualmente vi ricorre quando si trova a corto di armi vere● Si sa che il «parere senza essere» è inteso per lo più come forma di dignità; ma, a volte, è malizia di filibustieri, che, dandosi «tono» e mostrandosi sostenuti, la danno così bene a intendere da riuscire dove altri, più meritevoli, falliscono●

Non riesce a tutti farsi temere a lungo minacciando con una «pistola di legno», ma Churchill durante la prima guerra mondiale riuscì a tenere in rispetto la flotta tedesca, facendo incrociare in lungo e in largo nel mare del Nord, maestosa e solenne, tutt'una squadra di finte corazzate● Le cronache narrano di un comandante di sommergibile tedesco che, nel 1915, temette di impazzire vedendo dondolare sulle acque del Mediterraneo i cannoni della *Queen Elizabeth,* che credeva di avere

affondato●

Forte di questi successi, l'astuto uomo politico inglese ricorse anche nell'ultima guerra all'espediente di dotare di soprastrutture, torri e cannoni vecchi scafi da carico, prossimi alla demolizione, verniciati così bene da riprodurre quasi fedelmente le sagome delle più rinomate corazzate del Regno Unito● E probabilmente si deve a queste marachelle se alcuni clamorosi affondamenti, rivendicati da valorosi e leali ufficiali, sono risultati invece insussistenti alla prova dei fatti●

Una di queste navi da burla uscì da Alessandria il 13 giugno 1942 e con i cannoni puntati avanzò dignitosa e fiera lungo le coste africane, fin quasi all'altezza di Tobruk, poi piegò a nord verso Creta e quindi si diresse alla volta di Malta● Era una carnevalata e gli incrociatori e i cacciatorpediniere che la seguivano sembravano partecipare al corteo di un carro mascherato● Il trucco, infatti, non tardò ad essere svelato● Per altro, la situazione di Alessandria non era ignota: la *Valiant* e la *Queen Elizabeth* risultavano affondate dai mezzi d'assalto italiani la sera del 18 dicembre 1941 e una terza la *Barham,* era stata precedentemente colata a picco il 25 novembre da un sommergibile tedesco al largo di Sollum● Quindi, in quella base corazzate non ce n'erano più● Quando gli inglesi seppero che il pomeriggio del 14 giugno erano uscite da Taranto la *Vittorio Veneto* e la *Littorio* (insieme con quattro incrociatori e dieci cacciatorpediniere), si resero conto che non era il caso di insistere nella finta e ritornarono indietro●

Tuttavia, la presenza in mare, tra Creta e la Cirenaica, di tante navi italiane e inglesi, fornì l'occasione alle opposte aviazioni e al naviglio sottile di compiere fruttuose operazioni, sminuzzate in singoli episodi● Italiani e tedeschi affondarono un incrociatore, l'*Hermione,* tre cacciatorpediniere *(Hasty, Airedale, Nestor)* e un piroscafo, il *Buthan;* e danneggiarono altri due incrociatori e due piroscafi● Ma il colpo più fortunato fu certamente quello degli aerosiluranti inglesi, che dopo aver immobilizzato l'incrociatore *Trento,* lasciandolo fermo in mare alla mercè dei sommergibili che lo finirono, riuscirono a colpire anche la *Littorio,* che già aveva ricevuto a prua una bomba senza conseguenze: così la bella nave italiana per la seconda volta rimaneva vittima degli aerosiluranti, salvandosi soltanto grazie alla mirabile struttura●

A parte ogni considerazione sulle perdite dell'una e dell'altra parte, non si può dire in verità che la messa in scena inglese non abbia funzionato

egregiamente come diversivo● Valse, infatti, ad attirare verso una formazione prevalentemente spettacolare (composta, sì, di un gran numero di navi, ma tutte leggere o di minimo tonnellaggio o «fasulle») il grosso della flotta italiana, distogliendolo da quello che doveva essere il suo principale obiettivo, cioè la squadra di Gibilterra, che lo stesso giorno 13 aveva lasciato la base e stava avanzando verso il centro del Mediterraneo, scortando un grosso convoglio● Si sa dal *Diario* del maresciallo Cavallero che gli ordini dati da Mussolini erano in tal senso: «Il duce ha disposto che la nostra squadra prenda il mare per affrontare la *forza H* uscita stamane da Gibilterra», ma non si conosce perché questa buona intenzione non abbia avuto seguito●

Se la nostra flotta fosse andata incontro alla «forza H», si sarebbe trovata in condizioni di schiacciante superiorità e avrebbe potuto cogliere un grandioso successo: le due moderne corazzate italiane avrebbero avuto di fronte soltanto la vecchia *Malaya*● Inoltre, c'era da sfruttare una favorevole situazione creata dai nostri aerosiluranti, che avevano provocato lo scompiglio nelle file nemiche● Tra le undici e quindici e le undici e trenta circa, essi avevano attaccato da destra e da sinistra il convoglio e la scorta, mentre alcune formazioni di bombardieri agivano dall'alto● I siluri di sinistra furono scansati dalle navi manovrando, ma due di quelli di destra colpirono contemporaneamente l'incrociatore *Liverpool* e il piroscafo *Tanimbar:* il primo si arrestò di colpo, piegandosi su un lato; il secondo, invece, scomparve completamente alla vista, avvolto in una nube di fumo e poco dopo naufragò●

L'occasione era, dunque, buona● Ma la flotta italiana (fatalità o maledizione!) stava dall'altra parte del Mediterraneo, intenta a inseguire la vecchia baldracca camuffata da corazzata e il relativo codazzo di incrociatori e di torpediniere●

«La pace regnò nel pomeriggio», annota con un sospiro di sollievo il comandante in capo inglese, vice-ammiraglio Curteis● Era quello che ci voleva per lui per rimettersi in sesto dopo le emozioni subite●

Matapan fu un disastro per noi, perché gli inglesi avevano saputo dove andavano le navi italiane, che cosa andavano a fare e che strada facevano● Perciò predisposero le loro forze aeree e navali, dosandone giudiziosamente la composizione, scaglionandole opportunamente e regolandone i movimenti, in modo che dove non potevano arrivare le navi supplissero gli aerosiluranti e viceversa● In definitiva, essi seppero trarre

la massima utilità da una indiscrezione●

Anche noi il 14 giugno 1942 eravamo al corrente dei movimenti nemici, senza bisogno di spie, ma semplicemente perché madre natura ci ha messi a un balcone che guarda sulla loro via imperiale: avevamo visto la *Malaya* con le portaerei *Argus* ed *Eagle* (sostituivano *l'Ark Royal* affondata da un sommergibile tedesco l'11 novembre 1941) e alcune unità minori ritornare indietro appena giunte sulla soglia del canale di Sicilia; mentre il convoglio, con una scorta di dieci cacciatorpediniere e un piccolo incrociatore, il *Cairo,* aveva imboccato il canale● Ci era nota la rotta che il convoglio avrebbe seguito nell'attraversare il canale e quando ne sarebbe sbucato fuori; conoscevamo l'ora esatta in cui sarebbe passato al traverso di Pantelleria e quella in cui sarebbe giunto a Malta●

I nostri comandi pensarono, dunque, a un'azione aeronavale contro il convoglio e la scorta: ma eccone i risultati●

Cominciarono con lo sciupare un'azione di aerosiluranti la sera del 14, senza concludere nulla: una quindicina di apparecchi attaccarono verso le venti, con bombardieri in quota e cacciatori di scorta● A quanto riferisce il vice-ammiraglio Curteis, fecero girare come trottole le navi nemiche: «Furono effettuati tre giri di emergenza a sinistra per mantenere la poppa delle navi del convoglio verso il nemico e gli aerei furono obbligati a lanciare i loro siluri con un angolo d'impatto pessimo, sebbene fossero a distanza minima, e perciò non riuscirono ad ottenere alcun successo»●

Quanto sarebbe stato più opportuno, invece, fare agire questi aerosiluranti l'indomani mattina, in cooperazione con la divisione navale mandata a intercettare il convoglio! E l'azione avrebbe dovuto essere effettuata l'indomani non solo per ragioni tecniche, ma anche perché i siluri erano scarsi e dopo questi andati a vuoto non ne rimanevano che pochissimi●

Il dosaggio della divisione navale, d'altra parte, fu infelice: due incrociatori di medio tonnellaggio *(Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli)* con cinque cacciatorpediniere (erano sette in partenza, ma due dovettero rientrare per avaria subito dopo aver lasciato Palermo)● Tanta avarizia non si sa proprio a che cosa attribuirla● Tuttavia, era ancora una forza che poteva aver ragione di quella nemica a cui andava incontro, sopravanzandola nella potenza delle bocche da fuoco● Ma da Roma s'erano incaricati di sminuirne il valore e lo spirito combattivo, agitando davanti agli occhi dell'ammiraglio comandante un fantasma● Mentre egli

viaggiava da Palermo verso le acque di Pantelleria, il ministero della marina gli radiotelegrafava di stare attento, poiché risultava aggirarsi nei paraggi un grosso incrociatore inglese tipo *London;* poi, nuovamente, per sconsigliarlo di impegnarsi con forze superiori: infatti, il *London* avrebbe avuto cannoni di calibro maggiore● L'ammiraglio aveva lasciato Palermo pieno di fiducia, entusiasta, persino euforico tanto era espansivo e loquace● Al suo capo di stato maggiore, partendo, disse: «Combatteremo nel segno di Antares»● Gli sembrò di buon augurio avviarsi al combattimento sotto gli auspici della stella maggiore dello Scorpione, rivale di Marte, che gli splendeva diritto di prora nella notte; sperò di poter cogliere quel successo di superficie di cui «molto aveva bisogno la classe degli ammiragli», secondo quanto scrive egli stesso● Ma si capisce che quello stillicidio di notizie, quel «memento», che gli giungeva continuamente attraverso lo spazio, dovevano avere un effetto deleterio sul suo morale e sulle sue decisioni●

Ricordando lo spiegamento di forze aeree e navali effettuato dagli inglesi quando organizzarono l'agguato di Matapan, non si capisce e non si spiega come gli italiani non abbiano fatto altrettanto nel canale di Sicilia in questa occasione: non c'era un sommergibile appostato durante la notte, né un mas né un ricognitore la mattina del 15●

Né quando *l'Eugenio* e il *Montecuccoli* si incontrarono con le navi nemiche vi erano aerosiluranti da lanciare all'attacco: erano stati impiegati fuori tempo la sera precedente●

Vediamo ora che cosa accadde●

Appena comparvero le navi italiane, cinque cacciatorpediniere inglesi, con l'incrociatore *Cairo,* si concentrarono attorno al loro convoglio, avvolgendolo in una cortina di fumo: gli altri cinque partirono all'attacco delle navi italiane●

Il comandante italiano rimane stupefatto, mentre si affretta a scansarsi: «Mi obbligano dopo qualche minuto a riaccostare verso la rotta iniziale per evitare la doppia offesa di fuoco e per frenare l'attacco silurante»● Ma quelli non lo mollano: «Baldanzosamente, forse sprezzantemente, continuano ad avanzare e poco dopo aprono il fuoco»● E l'ammiraglio aggiunge: «Le distanze scendono rapidamente perché i caccia, malgrado il fuoco infernale a cui sono sottoposti, continuano ad avanzare, mentre io non intendo farmi imporre la loro spavalda prepotenza e nemmeno sospingermi in acque sporche»●

Lo spettacolo di quella carica impetuosa, visto dal ponte di comando *dell'Eugenio,* doveva essere suggestivo; l'ammiraglio italiano credette addirittura di assistere a «un'esibizione spettacolare in onore della *Royal Navy*»● Un cacciatorpediniere inglese è colpito; un secondo «brucia come una fiaccola», ma gli altri tre li sorpassano e continuano imperterriti a galoppare: «Con stupenda intrepidezza i cacciatorpediniere inglesi continuano a serrare la distanza sviluppando un attacco degno delle più alte tradizioni della prima marina del mondo● La distanza è scesa sotto i diecimila metri e sono obbligato a una lunga accostata in fuori per contromanovrare l'avversario»● Altra ritirata, dunque●

Ma non bastava ancora● «Accostiamo altri dieci gradi», ordina il comandante italiano, «se no quei signori vengono a prendere il caffè a bordo●»

Strano, però, che di questa epopea non ci sia traccia nei rapporti inglesi, che parlano dell'operazione come di cosa di ordinaria amministrazione●

Poco dopo «accosto verso il nemico», continua l'ammiraglio, «ma alle sei e ventidue torno ad allargarmi, perché intravedo alcune sagome di cacciatorpediniere apparire e sparire nella nebbia»● Così è finita● Il comandante del *Cairo* riferisce che i nostri cominciarono a ritirarsi alle sei e quarantacinque● Ciò si accorda con la successione oraria che l'ammiraglio italiano dà dei suoi movimenti: «Alle sette e sette accosto per ponente; dalle sette e ventitré alle sette e trentasette corro per ponente; alle otto e diciotto rompo il contatto»● Tanti saluti e arrivederci● L'incrociatore fantasma, giunto via radio da Roma, aveva dominato il campo di battaglia, comparendo e scomparendo all'immaginazione dell'ammiraglio *sull'Eugenio,* e aveva compiuto la sua opera● Solo due cacciatorpediniere italiani, il *Vivaldi* e il *Malocello,* avevano tentato di avvicinarsi al convoglio durante la carica dei cacciatorpediniere inglese: ma uno, colpito nelle caldaie, rimase immobilizzato in mare e l'altro si ritirò●

Molto più tardi, all'una dopo mezzogiorno, comparvero pochi aerosiluranti: colarono a picco il piroscafo *Burdwan,* la petroliera *Kentuky* e il cacciatorpediniere *Bedouin,* già danneggiati dagli incrociatori o dagli aerei in picchiata● Anche il piroscafo *Chant* era stato precedentemente affondato dagli *Ju● 87* e *l'Orari* era andato su una mina; sicché a Malta di sei trasporti che costituivano il convoglio arrivò indenne il solo *Troilus*●

Se ci fossero stati più siluri per gli aerei, anche la sorte delle unità di

scorta, alcune delle quali erano danneggiate, non sarebbe stata diversa da quella dei piroscafi e della petroliera● Ma era bastato il consumo del giorno precedente per esaurire le provviste di quest'arma «nel cui nuovo impiego eravamo stati i precursori e della quale, con la nostra volubilità abituale, causa spesso di tragici eventi, ci eravamo quasi completamente disinteressati»●

Queste amare considerazioni faceva il nostro ammiraglio nella battaglia di «mezzo giugno»●

CAPITOLO DODICESIMO
IL CANTO DEL CIGNO

IN UN accaldato pomeriggio d'agosto del 1942, i Lords dell'ammiragliato, molto costernati in viso, si passavano a vicenda i dispacci che continuavano a pervenire dal campo di battaglia e non facevano in tempo a finire di leggerne uno che un altro ne portava il valletto su un vassoio d'argento● Notizie nere giungevano, via radio, di sciagure impressionanti● A un certo punto, uno dei nobili Lords, aspirando l'aria profondamente, alzò le spalle fino alla nuca, sprofondò nell'ampia poltrona e un foglio gli cadde dalle mani● Diceva: *At 13,15 in position 38°05'N● 3°02'E*● Eagle *was hit on the port side by four torpedoes, all within an interval of about 10 seconds*● La bella portaerei se n'era, dunque, andata per sempre, colpita da quattro siluri poco dopo che aveva lasciato Gibilterra●

I messaggi di sventura continuavano a piovere e ad ognuno di essi sempre più chiara si faceva la sensazione della catastrofe, mentre un funzionario andava mettendo crocette e puntini accanto ai più bei nomi della marina da guerra e mercantile della Gran Bretagna● Croce significava affondato, puntino danneggiato: le prime erano già tante da fare un cimitero, i secondi un po' più rari● I messaggi che giungevano attraverso l'etere dicevano:

«*Indomitable* colpita tre grosse bombe molte altre cadute vicino ponte volo rovinato incendio a bordo *Lookout* sta pompando acqua cercando estinguere fuoco●»

«Incrociatore *Cairo* perduto poppa causa siluro et affondato incrociatore *Nigeria* colpito siluro et *Ashanti* fuori combattimento● Piroscafo *Empire Hope* scomparso et *Glenorky* visto scoppiare equipaggio interamente perduto nessun sopravvissuto●»

Ancora un breve tragico silenzio e poi :

«Ore ventuno e trenta vicinanza Rocce Cani piroscafo *Deucalion* affondato●»

«Piroscafi *Wairangi* et *Almeria Lykes* affondati●»

Un'atmosfera funerea regnava nell'ampio salone dell'ammiragliato, dove affluivano queste notizie, che sembrava non dovessero avere mai termine● Una fece specialmente impallidire gli austeri personaggi; essa diceva:

«Abbiamo il dolore di annunciare che *H●M●S● Cruiser Manchester et H●M●S● Destroyer Foresight* perduti»● (Il primo era uno dei più grandi incrociatori britannici e il secondo un cacciatorpediniere●)

Mentre erano ancora sotto l'impressione di questa ferale notizia, la radio incalzava:

«Portaerei *Victorious* colpita bomba inesplosa ponte volo»●

E poi:

«Piroscafo *Dorset* affondato *Clan Ferguson* et *Waimarama* et *Santa Elisa* saltati in aria *Brisbane Star* gravemente colpito rifugiatosi golfo Haramamet autorità francesi comportatesi bene visitato nave et fatto trasportare Susa ferito grave»●

E un'altra ancora :

«*H●M●S● Cruiser Kenya* attaccato aerei incendio sala caldaie velocità ridotta; *oil tanker Ohio* lievi danni»●

Fu questo il bilancio delle giornate dell'11, 12, 13 agosto, in cui di quattordici piroscafi partiti da Gibilterra, tre soli arrivarono a Malta e un quarto riuscì a salvarsi grazie alle compiacenti autorità francesi, che gli offrirono asilo nel momento del pericolo e poi gli permisero di raggiungere il porto di La Valletta●

Della scorta: una portaerei, tre incrociatori e un cacciatorpediniere affondati; una corazzata, due portaerei, un cacciatorpediniere danneggiati●

In mezzo a quest'ecatombe generale, due soli piroscafi riuscirono non solo a farla franca, ma a non essere nemmeno molestati, il *Troilus* e *l'Orari,* che come abbiamo visto erano giunti a Malta unici superstiti della battaglia di «mezzo giugno»● Approfittando della confusione, essi lasciarono l'isola vuoti e alla chetichella, innalzarono due brave bandiere italiane a poppa e giunsero sani e salvi a Gibilterra per proseguire alla volta del Regno Unito a rifare il carico● L'ammiraglio Syfret racconta che piloti italiani si abbassarono incuriositi sulle due unità, girarono attorno ad esse e pur non dimostrando di essere molto persuasi le lasciarono

generosamente andare●

Nel modo che abbiamo detto, finì uno dei più grandi convogli diretti a Malta, per il quale non erano stati lesinati mezzi di scorta, tanto che oltre alla *Rodney,* alle tre portaerei nominate e a un gran numero di incrociatori e di cacciatorpediniere, c'era anche la *Nelson* ritornata dai cantieri di Freetown, dov'era stata riparata dei danni subiti nel settembre precedente●

Per le nostre armi fu quello il più grande successo di tutta la guerra, conseguito tuttavia con mezzi modesti, perché alle operazioni presero parte soltanto i reparti aerei della Sicilia e della Sardegna, una ventina di sommergibili, di cui cinque tedeschi, altrettanti mas e motosiluranti, senza concorso di navi di superficie, né grosse né medie né piccole● Anche le perdite, pur dolorosissime, risultano limitate, non essendo rientrati alla base, oltre a una quindicina di aerei, i sommergibili *Cobalto* e *Dagabur*●

Ma c'erano voluti due anni per capire che era stato uno sbaglio mandare gli aerosiluranti contro le navi da guerra di scorta ai convogli, invece che contro i convogli● Era stato necessario tenere un'apposita riunione al comando supremo, il 12 agosto 1942, sotto la presidenza del maresciallo Cavallero e con l'intervento dei rappresentanti della marina e dell'aviazione● Quest'ultima era riuscita a far trionfare il suo punto di vista e il Cavallero poté annotare nel suo diario a quella data: «Nella riunione che presiedo a questo scopo affermo che dobbiamo affondare i piroscafi● Li dichiaro obbiettivo numero uno»●

C'erano voluti due anni per capire che se la natura aveva collocato lì la strozzatura del canale di Sicilia, era proprio il caso di approfittarne, mandando sommergibili e mas a guardia del passaggio●

Infine, non essendo richiesta tra sommergibili e aerei una stretta coordinazione nelle operazioni e potendo essi agire indipendentemente gli uni dagli altri, senza doversi aiutare reciprocamente, lo spirito di «non collaborazione» tra marina e aviazione non esercitò la sua nefasta influenza, tristemente sperimentata tante altre volte nel passato● Da tutti questi elementi messi insieme scaturì il successo●

***

Fermiamoci a questa vittoria italiana, una delle più luminose di tutta la guerra e di tutti i fronti● Essa dimostrò quante cose avrebbero potuto essere e non furono● Ma fu anche il canto del cigno: prima di cadere in

ginocchio, l'Italia si era sollevata in un ultimo spasimo di vita● Dopo di allora, la storia della guerra non fu più scritta da noi●

Da quel giorno, infatti, continuammo soltanto a subire l'iniziativa nemica, senza poter più modificare il corso degli avvenimenti● L'avanzata inglese da El Alamein a Tunisi, lo sbarco anglo-americano nell'Africa settentrionale francese e l'invasione del nostro territorio nazionale si svolsero sotto il segno della nostra impotenza, non a impedire quegli avvenimenti, ma a ritardarne soltanto il compimento●

Sbarrare al nemico il passaggio del Mediterraneo, come a mezz'agosto del '42, era stato indubbiamente un grande successo militare, ma doveva essere completato, assicurando via libera ai nostri convogli diretti in Libia● Solo in questo caso l'avanzata nemica dai dintorni di Alessandria fino a Siracusa, via Tripoli e Tunisi, poteva non avvenire, in ogni caso non sarebbe stata lesta e agevole come fu e non sarebbe stata sincronizzata con l'arrivo dei primi contingenti anglo-americani ad Orano e ad Algeri● Invece, a cominciare proprio dall'agosto del '42, gli affondamenti dei nostri piroscafi sulle rotte della Libia ripresero con tale intensità da ridurre all'estremo la difesa della quarta sponda●

Mentre la potenza militare nemica aumentava e si addensava contro di noi con l'arrivo nel Mediterraneo degli americani, quella italiana declinava giorno per giorno● Gli aerosiluranti, in particolare, da cui comincia e in cui finisce il nostro racconto, dopo il mezz'agosto del '42 entrarono in agonia●

Era stato sempre un problema insolubile apprestare la quantità di siluri che sarebbe stata necessaria a volta a volta● Si andava avanti in aeronautica con quelli che prestava la marina, la quale, d'altra parte, non nuotava tanto nell'abbondanza da indursi alla prodigalità● Il maresciallo Cavallero volenteroso intermediario tra marina e aviazione, accenna sovente nel suo diario alle fatiche che gli toccava compiere per armare un minimo numero di aerosiluranti● Ai primi di agosto del '41, egli fece appello alla marina per una maggiore considerazione dei bisogni dell'aviazione, ma si sentì rispondere che nei magazzini non c'erano siluri in soprannumero e che quaranta in corso di allestimento sarebbero stati pronti soltanto tra il dicembre e il gennaio, «mentre il problema è agosto», annota sfiduciato Cavallero● Poi probabilmente qualcuno si commosse alle sue insistenze ed egli, infatti, può annotare in data 12 agosto 1941 : «Riccardi comunica che di ventotto siluri di cui dispone ne darà dodici

all'aeronautica»● Francescamente si divideva il poco che c'era●

Spesso i siluri della Sicilia erano mandati con aerei da trasporto agli aeroporti dell'Egeo e da qui magari rispediti in Sicilia e poi in Sardegna, seguendo gli spostamenti delle navi nemiche, perché erano i soli disponibili e con essi si doveva far fronte a tutte le necessità●

I pochi siluri che si riusciva a racimolare bastavano appena all'attività di un giorno o poco più, e spesso l'indomani non ce n'erano altri● Così si spiega come azioni in pieno sviluppo, di cui già si delineava il successo, non potessero essere né intensificate né continuate● «Se continuasse l'azione», scriveva Cavallero mentre gli aerosiluranti erano impegnati a mezzo giugno 1942, «saranno presto esauriti i siluri della Sicilia e della Sardegna● Sono in corso lavori per apprestare cinque siluri che sono a Roma, mentre la ditta conta fornirne altri cinque entro due giorni●» Entro due giorni, mentre il problema richiedeva una soluzione immediata●

A piccole dosi, dunque, arrabattandosi alla meglio, dal principio della loro attività fino all'agosto del '42, gli aerosiluranti della Sicilia riuscirono a lanciare complessivamente ottantatré siluri, quelli della Libia ottanta, quelli dell'Egeo centotrentaquattro e quelli della Sardegna centonovantacinque: in tutto quattrocentonovantadue siluri in due anni!

Di quest'ordine di grandezza, invece, avrebbe dovuto essere la riserva iniziale al momento di entrare in guerra, quando, al contrario, non esisteva nei magazzini aeronautici nemmeno l'ombra di siluri● Con una tale riserva allo scoppio delle ostilità, insieme con equipaggi ben allenati e preparati (che invece non erano nemmeno allo stato di previsione,) sarebbe stata disponibile una massa attaccante di tale forza ed entità da rendere impossibile al nemico rifornire Malta, navigare per il Mediterraneo o anche solo rimanere nei porti: ciò per due anni buoni●

Questo ci avrebbe consentito di entrare nel conflitto con ben diverse probabilità di successo●

PARTE TERZA
CAPITOLO TREDICESIMO
L'IMPREPARAZIONE

NEL tirare le somme degli errori che portarono a tanti disastri non è possibile ignorare la responsabilità di chi accentrò nelle sue mani la preparazione militare del paese: cioè di Mussolini, che dopo essere stato

per una quindicina d'anni ministro allo stesso tempo della guerra, della marina e dell'aviazione, pretese di essere anche il supremo comandante in guerra delle tre armi●

Il potere di Mussolini sulle fòrze armate si riduceva alle apparenze e cioè ai servizievoli offici che gli professavano i capi dell'aviazione, della marina e dell'esercito, i quali, avidi di comando e insofferenti di condividerlo con chicchessia, accumulavano nelle loro mani le supreme prerogative politiche oltre a quelle militari, essendo insieme sottosegretari di stato e capi di stato maggiore● All'atto pratico, dopo avere ottemperato ai doveri della adulazione, poco si curavano del dio che fingevano di adorare e ognuno faceva quel che voleva● Gelosi, puntigliosi, invidiosi l'uno dell'altro e tra di loro estranei●

Abbiamo visto come questioni di vitale importanza, sottoposte alle decisioni di Mussolini e delle quali egli pure intravide, talvolta, la giusta soluzione, finissero poi con l'arenarsi● Perché? La risposta è facile : un po' per incompetenza e un po' per gioco● Posto tra due alternative, di fronte a difficili problemi, per i quali non possedeva la minima preparazione, il minimo talento, egli tentennava tra gli opposti pareri, incapace di dar torto all'uno e ragione all'altro, così che, alla fine, tutti avevano ragione: poi, l'ultimo a parlargli lo convinceva●

Lasciar disputare tra loro i suoi uomini, era uno dei più singolari ingredienti della cucina di governo di Mussolini●

Il peggio fu quando Mussolini cominciò a piccarsi di comandare, dal suo ufficio di palazzo Venezia, le navi, gli aeroplani e i soldati● Le prime manifestazioni di questo suo volersi occupare di una materia che conosceva poco, si ebbero durante la campagna in Africa orientale● Oltre a fissare le grandi linee dell'azione militare, egli pretese di occuparsi anche dei dettagli, stabilendo come conquistare il terreno e come fortificarlo: «Intensifica», egli telegrafa al comandante superiore, «le sistemazioni difensive sulla linea Adigrat-Axum-Adua, allargandoti a destra»●

In un altro telegramma, Mussolini spiegò meglio ciò che intendeva dire con la frase «allargandoti a destra» in questo modo: «Occupazione tipo macchia d'olio●●●»● Quindi ordina di anticipare al 5 novembre un'azione già fissata per il 10 e poi telegrafa all'improvviso: «Ti ordino di riprendere l'azione obiettivo Macallé-Tacazzé la mattina del 3 novembre», senza curarsi di sapere se per quell'ora di quel giorno fossero pronti i mezzi e la preparazione indispensabile all'avanzata●

Non esita a dare direttive di ordine tattico: «Facendo perno su Macallé, che dovrà essere fortemente presidiato e immediatamente munito, le altre truppe avanzeranno regolarmente su tutto il rimanente settore»● Ed ecco, finalmente, un ultimo documento che lascia seriamente pensierosi; è un altro telegramma di Mussolini al comandante superiore in Africa orientale, in cui è detto: «Sulla destra fai attestare il corpo d'armata Maravigna al Tacazzé e con le divisioni indigene marcia su Amba Alagi senza indugio, mentre le divisioni nazionali sosteranno a Macallé-Scelicot»● Il comandante superiore non lo fece e ne spiegò i motivi, ai quali dovette arrendersi il capo del governo● Ma a costui rimase ugualmente la presunzione di saper muovere corpi d'armata e divisioni stando a diecimila chilometri di distanza, solo guardando una carta geografica e ignorando completamente lo stato delle unità da muovere, le difficoltà da superare, le condizioni dei rifornimenti, la fisionomia dello scacchiere, i movimenti del nemico ed ogni altro problema contingente●

In che misura Mussolini fosse in grado di assolvere alle funzioni militari, lo dimostra egli stesso in *Storia di un anno,* vantando in tutta serietà di aver diretto personalmente e vinto la battaglia navale di «mezzo giugno» nelle acque di Pantelleria● «Quella vittoria netta appartiene a Mussolini», egli dice elogiando se stesso, «come fu riconosciuto in un grande rapporto agli ufficiali della 7° divisione navale dallo stesso capo di stato maggiore della marina, l'ammiraglio d'armata Riccardi, a Napoli, prima che Mussolini premiasse gli ufficiali e i marinai, che si erano particolarmente distinti in quella battaglia, durante la quale la Gran Bretagna sentì per la prima volta nelle carni il morso della lupa di Roma●»

Proprio di quella battaglia, che noi abbiamo definito dei «fantasmi», non era assolutamente il caso di menar vanto, essendosi conclusa, come s'è visto, con il ritiro delle forze navali italiane, benché superiori a quelle inglesi● Ma ciò vale a confermare quanto Mussolini fosse male informato dai suoi più vicini collaboratori e come non riuscisse mai a veder chiaro negli imbrogli di cui lo circondavano, per fargli credere cose impossibili●

Ma a parte la responsabilità di Mussolini, all'esame dei fatti, com'è avvenuta la disfatta italiana? Come mai tutte le porte dell'Italia si aprirono al nemico?

A questa domanda di solito si risponde: «La rovina è da ricercarsi nell'inferiorità degli armamenti»● È proprio vero? Possediamo oggi gli elementi necessari per un giudizio obiettivo sui mezzi della guerra sul

mare, relativi alla marina e all'aviazione, di cui ci stiamo appunto occupando● Ed ecco quelli sulla prima●

Il bisogno di una efficiente marina da guerra è stato sentito in Italia fin dai primi albori dell'unità nazionale, come questione di vita o di morte● La costruzione dello stato, infatti, era appena abbozzata quando nei cantieri di La Seyne, presso Tolone, si varavano nel 1861, per conto del governo italiano, le prime due navi corazzate, dai nomi altisonanti *Terribile* e *Formidabile,* ordinate dal conte di Cavour; due anni dopo, nel 1863, scendevano in mare nel cantiere Webb di New York la *Re d'Italia* e la *Re di Portogallo;* mentre i nostri cantieri ultimavano la *Roma* e le batterie galleggianti *Guerriera* e *Voragine*● E così si continuò negli anni seguenti; basti solo dire che allo sviluppo della marina dedicarono buona parte del non lauto bilancio italiano tutti gli uomini succedutisi al governo● Essi sapevano che nessuno pensa di ingerirsi nelle faccende di chi possiede una buona flotta● Una flotta agguerrita sembrò indispensabile a Giolitti, che richiese dal 1909 al 1912 i più gravi sacrifici al contribuente per potenziare la marina da guerra● In quel tempo l'Italia possedeva già ben otto corazzate di squadra: *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Napoli, Roma, Benedetto Brin, Regina Margherita, Ammiraglio di Saint Bon, Emanuele Filiberto,* ma poiché nessuna superava le quattordicimila tonnellate e le loro caratteristiche non erano ritenute più all'altezza dei tempi e dei compiti loro affidati, il governo fece impostare in quei tre anni altre sei corazzate, cinque da circa ventitremila tonnellate e una da ventimila: precisamente la *Cavour,* la *Giulio Cesare,* la *Duilio,* la *Doria,* la *Leonardo da Vinci* e la *Dante Alighieri,* che furono pronte entro il 1915●

Ma lo sforzo maggiore venne compiuto senza dubbio nel decennio che precedette la seconda guerra mondiale: uno sforzo che portò l'Italia al rango delle maggiori potenze navali del mondo● Le corazzate *Cavour, Giulio Cesare, Duilio* e *Doria* furono rifatte da cima a fondo, tanto da potersi dire che in esse fosse rimasto invariato soltanto il nome: furono allungati gli scafi, cambiati i loro apparati motori con altri più moderni e potenti, la velocità ne risultò notevolmente aumentata, la corazzatura ispessita e l'armamento reso molto più pesante con l'adozione di cannoni di grossissimo calibro●

Nello stesso periodo di tempo si costruirono due corazzate da trentacinquemila tonnellate *(Littorio* e *Vittorio Veneto),* veri giganti del mare e gioielli della tecnica navale: non c'era al mondo nulla di più

potente● Altre due furono impostate *(Roma* e *Impero),* una delle quali entrò in servizio alla fine del '42 e l'altra non fu ultimata in tempo per partecipare alla guerra●

Così, l'Italia entrò nel conflitto con sei potenti navi da battaglia : qualcuna che non era ancora perfettamente a punto il 10 giugno 1940 era in linea dopo poche settimane●

C'erano, inoltre, otto grandi incrociatori da diecimila tonnellate, quattordici incrociatori minori e oltre centoventi cacciatorpediniere e torpediniere di costruzione recentissima● Un cenno a parte merita la flotta sottomarina posseduta dall'Italia all'inizio della guerra: essa si componeva di ben centoquindici sommergibili ed era la più potente del mondo●

Mai la bandiera italiana era stata issata su tante navi da guerra e mai le acque italiane erano state presidiate con tanta abbondanza di mezzi● Sappiamo poi, dall'autorevole testimonianza dell'ammiraglio Jachino, già comandante in capo, che le due squadre navali nemiche di Gibilterra e di Alessandria, anche riunite insieme, non avrebbero superato la potenza della flotta italiana; ma siccome le due squadre inglesi non avevano la possibilità di operare insieme e fare un'unica massa, ne risultava che *la flotta italiana era in grande supremazia di forze sia che combattesse ad occidente che ad oriente nel Mediterraneo, rispetto alle navi nemiche che avrebbe potuto incontrare*●

Questo per quanto riguarda la relatività delle forze contrapposte● Se poi, all'atto pratico, quelle italiane non furono in grado di imporre la loro superiorità al nemico, anzi ne subirono spesso la volontà e l'iniziativa, ciò si dovette alla condotta strategica e tattica delle operazioni e rappresenta un difetto di uomini, non di mezzi●

***

Fecero allora difetto le forze aeree, complementari di quelle navali nella guerra sul mare? Anche questo si deve escludere, consultando una pubblicazione ufficiale di indubbia attendibilità, in cui la guerra aerea è compendiata mese per mese, in dati e cifre scrupolosissime● In essa si arriva persino a calcolare il consumo delle bombe e dei proiettili in chilogrammi, come s'usa per i generi di prima necessità, e si trova un quadro completo dei reparti, delle loro ore di volo, delle missioni compiute da ciascuno, delle perdite subite, insieme con ogni altro elemento utile alla

più fedele ricostruzione degli avvenimenti●

Si tratta della *Relazione statistica sull'attività operativa dell' aeronautica* dall'inizio delle ostilità al 30 settembre 1942●

Da essa sappiamo esattamente quanti «velivoli bellici» (secondo la denominazione ufficiale) possedeva l'aeronautica italiana il 10 giugno 1940: erano tremilasettecentocinquanta; esclusi, naturalmente, da questa cifra gli aeroplani destinati alle scuole, alle linee aeree e in genere ai compiti non strettamente attinenti al servizio di guerra● Detratti quelli dislocati in Africa orientale, si ha, dunque, che tremiladuecentonovantasei aeroplani italiani gravitavano nel bacino del Mediterraneo, distribuiti tra il territorio metropolitano, la Libia, l'Egeo e l'Albania● Non tutti, naturalmente, erano di «pronto impiego», come non tutti i carri armati, né tutte le mitragliatrici, tutti i fucili, tutte le navi di cui si è in possesso possono essere sempre in attività di servizio, dovendosi tener conto di quelli che si rendono indisponibili, perché in via di essere messi a punto o in corso di riparazione● Ma queste considerazioni valgono per noi come per l'aeronautica inglese, che sì e no poteva contare in tutto, in quel momento, nel Mediterraneo, da tre a quattrocento aeroplani e forse meno, tra Egitto, Palestina, Malta, Gibilterra, Cipro e navi portaerei● Ne risultava, dunque, un predominio netto dell'aviazione italiana, maggiore circa dieci volte di quella nemica, supremazia, oltre che di numero, anche di qualità●

Valga un opportuno confronto tra le forze aeree della Sicilia e quelle di Malta; in Sicilia c'erano una divisione di bombardieri e una di cacciatori, oltre alle squadriglie a disposizione dell'esercito e della marina, vale a dire alcune centinaia di aerei: a Malta, invece, non esistevano che quattro aeroplani *Gladiator*● Quando si sente attribuire alla mancanza di navi portaerei l'origine di molti nostri guai, non si può fare a meno di domandare: i collegamenti tra le divisioni aeree a terra e la flotta in mare erano quelli che avrebbero potuto e dovuto essere? C'era un comando unico, un unico cervello operante che muovesse contemporaneamente le navi e gli aerei e li dirigesse insieme verso lo stesso fine? C'era chi seguisse miglio per miglio le navi e chilometro per chilometro gli aerei, facendoli convergere nello stesso tempo sullo stesso obiettivo? La risposta è: no●

Si va dicendo che la produzione degli aeroplani non fosse nemmeno in grado di colmare i vuoti che si producevano e di sopperire interamente alle

perdite, così che la consistenza dei reparti dell'aeronautica si sarebbe andata sempre più assottigliando● Ma anche su questo punto la *Relazione statistica* del ministero aeronautica è esplicita e serve a sfatare alcune erronee opinioni● Riferisce, infatti, che i «velivoli bellici» subirono una diminuzione totale, dal primo giorno di guerra al 30 settembre 1942, di quattromilanovecentosettantanove unità; ma ricevettero contemporaneamente un apporto, principalmente dovuto alle nuove costruzioni, di ben seimilacinquecentotrentotto unità, di modo che, fatta la differenza, essi aumentarono di millecinquecentocinquantanove in circa due anni, passando dai tremilasettecentocinquanta iniziali ai cinquemilatrecentonove di fine settembre 1942, tutti concentrati nell'area del Mediterraneo, dopo la perdita dell'A●O●I●

L'Inghilterra non sperò nemmeno, in verità, di poter mai disporre nel Mediterraneo di una massa aerea di tale entità e si ha per certo che *in nessun momento, dal 10 giugno 1940 al settembre del '42, si ebbe nel Mediterraneo un numero di aerei nemici non solo superiore, ma nemmeno uguale a quello italiano*●

La bilancia traboccò in nostro sfavore con l'arrivo degli americani, non solo a causa della massa di aerei che essi portarono nel Mediterraneo, ma dei bombardamenti massicci, che cominciarono a compiere, sui nostri campi di volo e sulle fabbriche● Ma prima di allora passarono due anni almeno di indiscussa supremazia dell'Italia in mezzi aerei oltreché navali: due anni di tempo in cui indubbiamente la guerra avrebbe potuto avere altro indirizzo e altri risultati●

***

Ma allora, se le navi c'erano e gli aeroplani anche, che cosa mancò? Non certo il coraggio e l'eroismo dei nostri soldati●

Mancò prima di tutto un vero capo e mancarono iniziativa, coraggio, direi quasi fantasia negli altissimi comandanti, privi di impulsi, di energia, e per contro tutti intenti a fare sfoggio di senno, di prudenza, soltanto per evitare le proprie responsabilità●

Mancavano la capacità e la competenza professionale negli stati maggiori al centro e se non proprio in tutti, certo nella maggioranza● E valga un esempio tra mille a illustrare il pauroso disorientamento a cui erano in preda molte delle menti direttive della nostra guerra● Lo citiamo,

nonostante tutto quello di cui siamo venuti a conoscenza, perché ci sembra che valga a illustrare da solo un aspetto significativo dei nostri rovesci militari● Cinque giorni dopo la nostra entrata in guerra, esattamente il 15 giugno 1940, fu sciolta la «Scuola di volo senza visibilità», che funzionava da più di due anni nell'aeroporto di Littoria, oggi Latina● Si trattava di una scuola bene attrezzata per allenare gli equipaggi alla forma certamente più difficile di volo, al volo eminentemente scientifico, cioè di notte o dentro banchi di nuvole o tra fitta nebbia, in una parola alla cieca e con il solo ausilio degli strumenti● Ebbene, «quando non ci si vede non si vola» annunciò l'incauto promotore di quella disposizione, nell'atto di apporvi la sua firma● La concezione che di notte, col buio, l'aviazione dovesse rimanere inattiva faceva il paio con l'altra, responsabile del fatto che nel primo periodo della guerra le nostre navi non erano provviste di munizionamento adatto al combattimento notturno● È vero che lo stesso gerarca dovette, vari mesi dopo, contraddirsi con un'altra disposizione, che annullava la precedente● Si può trovare una prova migliore di questa per dimostrare che molti personaggi posti al comando non sapevano e non capivano nulla della guerra e che i loro errori si scontavano con la perdita di vite umane e di tempo prezioso?

Mancò poi la devozione alla patria di chi dirigeva, sopraffatta dallo spirito di fazione, di cricca e di consorteria● Posti e incarichi, perciò, erano distribuiti non secondo le migliori attitudini di ciascuno ai fini del massimo rendimento, ma con criteri personali di preferenza, di simpatia o il più delle volte secondo lo spirito di parte● Quando si trattò di scegliere chi presiedesse alla specialità degli aerosiluranti, che si andava costituendo, non si trovò di meglio di colui che ne era stato in pace il più accanito avversario e che aveva speso il meglio di se stesso per impedirne la costituzione: proprio la persona che aveva riassunto il suo ideale in tre parole: «Silurare il siluro»●

Quando si nominarono i comandanti degli apparecchi da inviare in Belgio per bombardare l'Inghilterra, ci si guardò bene dal ricorrere a quei piloti che, frequentando la «Scuola di volo senza visibilità», avevano acquistato grande abilità nel volo strumentale, tanto spesso necessario sulla Manica● La passione di parte soffiava potentemente, anche in quei tempi procellosi, quando c'erano da decidere questioni eminentemente tecniche e la scelta cadde su alcuni elementi, che, ottimi forse per altre incombenze, non erano preparati ad affrontare le brume del nord● Il risultato fu che il

volo di trasferimento dall'Italia al Belgio si tramutò in un disastro e gli apparecchi rimasero disseminati per mezza Europa; e quando arrivarono a destinazione fu necessario fare allenare i piloti a quel tipo di volo, con il quale non avevano alcuna dimestichezza●

Questi incredibili episodi, insieme con ciò che già si conosce, dimostrano purtroppo quale tragica incoscienza presiedesse alla condotta della guerra e che giostra di intrighi, che lotte sorde, che sgambetti avvenissero dietro le quinte●

Ma anche le idee ebbero la loro influenza● E più che idee un'accozzaglia di proposizioni vaglie e arbitrarie, irragionevoli e incontrollate, un tessuto di sciocchezze, insomma, al quale si dava il nome pomposo di «dottrina di guerra»● A dire di Mussolini, si sarebbe trattato nientemeno che di una «dottrina di guerra elaborata e aggiornata alla luce delle esperienze antiche e recenti, nostre e altrui»● Consultati, dunque, i sacri testi e interpretatone il responso, si convenne che non ci fosse via migliore da seguire nella condotta della guerra marittima all'infuori di quella fissata in queste due proposizioni: niente scorta né protezione navale al traffico marittimo per la Libia; forze navali concentrate per ottenere la massima potenza in vista di una non meglio definita eventualità offensiva o difensiva● Con questo bagaglio mentale entrammo nella più grande guerra della storia contro una delle maggiori potenze navali del mondo● In altri termini, il significato vero del nostro grande piano di guerra navale era questo: star nei porti senza curarsi d'altro, pronti al fatai momento● Quando poi fu necessario far giungere rifornimenti in Libia e si dovettero scortare i relativi piroscafi, l'alto comando navale accettò riluttante questo «ingratissimo compito», come lo definisce uno dei suoi più letti apologisti, ma destinandovi piccole forze, con i risultati che conosciamo, ad eccezione di quattro volte in cui non poté resistere alle pressioni che gli giungevano e dovette mandar fuori tutte le forze che aveva a disposizione●

Per quanto riguarda l'aeronautica, le cose andarono ancora peggio●

La concezione ufficiale sui compiti dell'aviazione in guerra fu consacrata in un enunciato di Mussolini al senato, nel marzo del '38, in questi termini: La nostra dottrina della guerra aerea è stata applicata prima ancora d'essere insegnata dalla cattedra● Spogliata da ogni passionalità polemica, la visione di Douhet ci appare come quella di un precursore● La guerra dall'alto deve essere condotta in odo da scompaginare i dispositivi del nemico, domare il cielo, fiaccare il morale delle sue popolazioni»●

Come potesse l'aviazione italiana fiaccare il morale delle popolazioni inglesi è una cosa che non si riesce a capire; e dove potesse trovare i mezzi l'aviazione italiana per dominare il cielo della Gran Bretagna rimane un enigma●

Fu inutile ogni vaglio critico di queste teorie; inutile la dimostrazione che Douhet era stato un visionario nella sua opera *La guerra del 19●●●,* in cui, immaginando un conflitto tra Francia e Belgio da una parte e Germania dall'altra, assegnava senz'altro la vittoria a quest'ultima per *knock out* delle prime due, fiaccate dai colpi di un'armata aerea tedesca di●●● millecinquecento apparecchi da bombardamento, senza bisogno di sparare un solo colpo di fucile; inutile far vedere che queste erano trame da romanzo e non postulati di scienza militare; inutile ogni richiamo al senso della realtà per far comprendere che la nostra potenzialità economica non ci consentiva di superare certi limiti nell'approntamento dei mezzi aerei, dovendosi contemporaneamente provvedere all'esercito e alla marina; inutile far vedere e toccare con mano che anche portando questi limiti al livello massimo, i compiti che si intendeva affidare all'aeronautica italiana esorbitavano dalle sue effettive possibilità●

La conseguenza di questo erroneo indirizzo fu che l'aviazione italiana si presentò impreparata alla guerra sul mare, per la quale le mancavano armi idonee e pratica adeguata● Se è vero, secondo la nota affermazione di Clausewitz, che la guerra è la continuazione della politica con altri mezzi, tale impreparazione è tanto più deplorevole in quanto doveva prevedersi che la nostra politica ci portava alla guerra nel Mediterraneo contro l'Inghilterra●

CAPITOLO QUATTORDICESIMO
LA TATTICA DELLA PRUDENZA

UN'ALTRA causa delle nostre sconfitte va ricercata nel fatto che gli errori e le trasgressioni non erano puniti, e che la facile impunità incoraggiava a commetterne di sempre più gravi●

Valga il caso del generale Pricolo, che, ai primi di ottobre del '41, ricevuto l'ordine del comando supremo di trasferire in Cirenaica due gruppi di aerei da caccia moderni, ancora fino al 20 novembre non aveva eseguito quell'ordine● Vale a dire che un mese e mezzo dopo, quegli apparecchi erano ancora nei loro aeroporti, in Italia●

«Questa effettiva disobbedienza del generale Pricolo», scrisse allora il maresciallo Cavallero, «ha messo le nostre forze in Libia in condizioni di minore efficienza nel preciso momento in cui si è manifestata in Cirenaica una importante iniziativa nemica a carattere offensivo contro di noi●» Cioè l'attacco in Africa settentrionale sferrato dagli inglesi il 19 novembre '41, che costrinse le nostre truppe a sgombrare la Cirenaica● Ebbene, l'insubordinato sottosegretario e capo di stato maggiore dell'aeronautica fu allontanato dal posto che occupava, ma, nello stesso tempo, venne nominato presidente della fabbrica d'armi a Brescia●

Alle truppe italiane in Libia mancarono quella volta non solo i rinforzi aerei, ma anche le armi e i rifornimenti che attendevano via mare● Abbiamo accennato, infatti, ai sette piroscafi italiani distrutti, tutti in una volta e in pochi minuti, da due piccoli incrociatori inglesi la notte sul 10 novembre 1941, al largo di Siracusa● Quei piroscafi erano scortati, come s'è detto, dagli incrociatori *Trento* e *Trieste,* con quattro cacciatorpediniere● Quando comparvero sulla destra del convoglio gli incrociatori inglesi, nessuno si curò di far deviare a sinistra i piroscafi, per cercare di scansarsi, ma furono fatti andare inesorabilmente contro la morte● («Il nemico sembrava inconscio di quanto stava per accadere● Il convoglio navigava senza alcuna alterazione di rotta», scrive nel suo rapporto il comandante inglese●) D'altra parte, gli incrociatori italiani, che navigavano a poca distanza dietro il convoglio, non accelerarono la velocità (che avrebbero potuto agevolmente raddoppiare), in modo da piombare sugli incrociatori nemici e allontanarli● Fecero dietro-front e si ritirarono● Eppure erano navi italiane quelle che bruciavano o saltavano in aria crivellate di colpi: come fu possibile abbandonarle così? Il *Trento* e il *Trieste* erano da diecimila tonnellate, mentre i due inglesi, che si pararono loro di fronte quella notte, erano da cinquemila; quindi i nostri avevano cannoni molto più potenti e corazza più spessa● Perché, dunque, ritirarsi? Mussolini, a quanto riferisce Ciano, rimase colpito e «depresso» ; ma per rianimarlo, Pricolo inventò l'affondamento di uno dei due incrociatori inglesi, che invece se ne stava tranquillamente attraccato alla banchina nel porto di Malta● Riccardi, dal canto suo, inventò l'affondamento di alcune navi mercantili nemiche in Atlantico, attribuendone il merito a un sommergibile, che non avrebbe potuto smentirlo perché da tempo mancava all'appello● Così il bollettino portò la notizia di questi successi immaginari e i giornali li gonfiarono su tutta la prima pagina● «Buffoni● Tragici

buffoni!» commentò Ciano● Ma dimenticava d'aver lui stesso posto alla direzione dei giornali, ai posti direttivi, nella diplomazia, nelle armi e nei gangli più delicati della vita nazionale molti di quei buffoni, suoi favoriti● Non s'era forse fatto proporre, lui, dopo alcuni voli sulle ambe abissine, per l'Ordine militare di Savoia, la massima onorificenza al valore, superiore alla medaglia d'oro, trovando prono al suo volere il generale Ajmone Cat, comandante superiore dell'aviazione in Africa orientale?

Sottrarsi al pericolo, rendendo più difficile la posizione dei compagni d'armi, è una viltà: una condotta simile è stata sempre dichiarata infame e passibile della pena di morte in tutti gli eserciti di tutti i tempi● Ma da noi questi princìpi erano caduti in disuso durante l'ultima guerra, essendo diventato arbitrario sia il promuovere che il castigare● Così l'unico provvedimento preso contro l'ammiraglio Bruno Brivonesi, che si trovava sul *Trieste* al comando delle forze di scorta, la notte del 10 novembre, fu di sbarcarlo e destinarlo ad altri incarichi●

Conosciamo già la storia segreta dell'aerosiluro, il ruolo avuto da quest'arma durante la guerra e le vicende di essa nel nostro paese● Narra il generale Valle, che fu sottosegretario di stato all'aeronautica: «' Sai ', mi disse un giorno un gerarca incontrandomi per una strada di Tirana, ' Mussolini è molto inquieto con te, perché non abbiamo aerosiluranti, giacché tu non te ne sei mai occupato '»● Tutto qui, un po' di broncio● Dall'essersi fatto sorprendere allo scoppio della guerra senza nemmeno un aerosilurante e senza un simulacro di organizzazione in questo campo, avrebbe potuto anche dipendere la vittoria o la sconfitta, ma all'infuori di quel passeggero malumore di Mussolini la cosa non ebbe strascichi e il generale conservò il suo bravo posto di presidente della *Ferralba* in Albania, avuto quando fu dimesso dalla carica di governo●

Abbiamo anche visto in che condizioni fosse la piazzaforte marittima di Taranto la sera dell'11 novembre 1940, con un varco nella cintura di palloni frenati e un altro nella rete antisiluri● Il quadro sarà completo considerando che, durante gli attacchi inglesi, non si accesero nemmeno i proiettori, pur essendosi questi mezzi dimostrati a volte più efficaci dei cannoni e delle mitragliatrici contraeree● «I proiettori», riferisce il generale Santoro, sottocapo di stato maggiore dell'aeronautica, a proposito di un precedente tentativo fatto da un nostro aerosilurante di superare la cerchia difensiva di Alessandria, «probabilmente manovrati in collegamento con rivelatori fonici, riuscivano a seguire costantemente

l'aereo attaccante, anche durante le sue evoluzioni a motori ridotti, determinandone la provenienza; ed erano puntati esattamente contro di esso, in modo da accecare l'equipaggio e da precludergli ogni possibilità di puntamento●» Questo ad Alessandria d'Egitto, ma a Taranto no: i proiettori non si accesero né durante il primo attacco aerosilurante inglese alle ventitré né durante il secondo alle ventiquattro● «È degno di nota», scrisse nel suo rapporto l'ammiraglio Lyster, imbarcato sulla *Illustrious* quale comandante delle portaerei inglesi, «che il nemico non usò affatto i proiettori durante entrambi gli attacchi●» Glielo avevano riferito tutti gli equipaggi ritornando sulla portaerei, felici del grande successo ottenuto col favore di insperate circostanze● La cosa si potrebbe spiegare per il primo attacco, pensando che possa esser dovuta alla sorpresa o al disorientamento; ma per il secondo non vale alcuna scusa● Eppure non si accesero né i proiettori delle navi agli ordini dell'ammiraglio Campioni, né quelli della difesa marittima allora comandata dall'ammiraglio Pasetti● Né ancor oggi se ne conosce il motivo●

D'altra parte la *Illustrious* non avrebbe mai potuto partecipare all'impresa di Taranto se non fosse sfuggita alla sicura distruzione grazie alla incapacità del nostro comando● La portaerei, infatti, era partita agli ultimi di agosto dall'Inghilterra, insieme con la corazzata *Valiant* e gli incrociatori *Coventry* e *Calcutta,* per andare a rinforzare la squadra di Alessandria● Entrate a Gibilterra, le quattro navi attraversarono il Mediterraneo occidentale, poi il Canale di Sicilia e dopo aver girato a sud di Malta proseguirono per la loro destinazione● Per tagliar loro la strada partirono cinque nostre corazzate *(Vittorio Veneto, Littorio, Cavour, Giulio Cesare* e *Duilio)* con dieci incrociatori e ben trentaquattro cacciatorpediniere● Si consideri l'insieme di forze e di potenza: era veramente qualcosa di mai visto nelle acque del Mediterraneo e l'ammiraglio Campioni doveva sentirsi il petto gonfio di orgoglio, mentre dalla plancia della nave ammiraglia contemplava la schiera imponente di navi da cui era attorniato● Doveva anche sentire, invisibile intorno a lui, la comunità italiana che l'accompagnava e ciò che essa, muta, chiedeva● Dire che la nostra squadra era superiore a quella nemica sarebbe un eufemismo, perché in realtà poteva addirittura schiacciarla, anche se rinforzata da una corazzata e poche altre unità minori, che da Alessandria le erano andate incontro● Sennonché gl'inglesi furono lasciati passare liberamente: non vennero nemmeno disturbati con un solo colpo di cannone●

«Supermarina», così l'ammiraglio Jachino riassume laconicamente il fatto, «ebbe sentore di questo importante passaggio di unità nemiche e fece uscire le nostre forze da Taranto, ma, per un eccesso di prudenza, le richiamò prima che fossero giunte a contatto col nemico●» Quel giorno, 31 agosto 1940, una gran quantità di nafta fu sprecata●

Arrivato sano e salvo ad Alessandria, l'ammiraglio Lyster così si esprimeva sul conto delle nostre navi, scrivendone all'ammiraglio Cunningham: «Esse non mostrano alcuna inclinazione ad avventurarsi lontano dal golfo di Taranto e poiché non è facile trovare un'esca tale da indurle a far ciò, bisogna prendere in considerazione l'attacco aereo in porto»● Con ciò voleva dire che stava preparando l'azione di Taranto●

Riconosciamo che il pretesto per tanta boria, non gli mancava; ma nel suo facile giudizio confondeva il comando con equipaggi delle navi, cui certo non mancava lo spirito combattivo●

Certo la strategia del nostro stato maggiore navale sembrava riassumersi con la parola prudenza● «Un mese più tardi», continua Jachino, «il 30 settembre, un convoglio inglese partì da Alessandria diretto a Malta, con importanti rifornimenti di truppe e materiali da guerra per quest'isola, scortato da due sole navi da battaglia● Anche questa volta Supermarina ebbe tempestivamente notizia del passaggio del convoglio inglese e fece uscire da Taranto tutte le nostre forze navali riunite, che comprendevano cinque corazzate, di cui due modernissime● Esse avrebbero potuto intercettare il convoglio nemico con grandi probabilità di successo, data la superiorità numerica e qualitativa delle nostre navi da battaglia, in confronto con quelle inglesi; ma al solito l'eccessiva prudenza provocò da Roma l'ordine di richiamo delle nostre navi ed esse rientrarono a Taranto senza aver nemmeno avvistato il nemico●»

La prudenza, in verità, quando diviene «eccessiva» sconfina nella pavidità e la differenza tra le azioni prudentissime e le pusille è quasi impercettibile●

Abbiamo visto che durante tutta la guerra mai le corazzate italiane vennero a battaglia con quelle inglesi, ad eccezione dei cinque minuti di fuoco a punta Stilo, il 9 luglio 1940● Da allora in poi e fino all'8 settembre 1943, cioè per altri trentotto mesi, il fatto non *si* ripeté più● Non che mancassero le occasioni d'incontro, che, anzi, si verificavano di frequente● Qualche volta, le nostre grandi navi arrivarono fin quasi a contatto balistico con quelle nemiche, con i pezzi pronti a sparare da un attimo

all'altro, con gli uomini già al posto di combattimento, nella tensione della prova imminente● Fu quello che avvenne a capo Teulada●

All'alba del 27 novembre del '40, infatti, la nostra flotta incrocia al largo del golfo di Cagliari● Il comandante in capo sa che una corazzata inglese proveniente da Alessandria, insieme con altre sei unità, è stata vista dalla nostra torpediniera *Sirio* transitare attraverso il canale di Sicilia, diretta verso ponente; ma non le va incontro, non va ad attenderla all'uscita del canale, non fa concentrare l'esplorazione aerea nella zona del passaggio obbligato e non si avvicina nemmeno a quei paraggi● Anzi, dirige con tutte le sue forze esattamente all'opposto, cioè fa rotta per le Baleari e si allontana● Il semaforo di capo Spartivento vede passare, maestose, le nostre navi alle nove e trenta circa, dirette verso ovest●

Alle nove e cinquanta, un aereo catapultato segnala che avanti a sinistra, a un centinaio di chilometri, naviga parallelamente alla nostra flotta una seconda squadra nemica (di cui per altro si conosceva già l'uscita da Gibilterra); ma il comandante italiano non le va incontro, non manovra per tagliarle la strada e nemmeno chiede l'intervento dell'aviazione da bombardamento● Naviga ancora diritto verso ovest, per un'altr'ora buona●

Finalmente, verso le undici, il nostro comandante comincia ad alterare la rotta● Torna indietro● «Verso le undici e trenta», riferisce il sottocapo di stato maggiore dell'aeronautica, «decide di dirigere verso sud-est per tentare l'attacco al gruppo di Alessandria●» È difficile capire quale fosse esattamente il suo piano● Quando poteva, quattro o cinque ore prima, attaccare la squadra che proveniva da Alessandria, il comandante italiano andava verso quella che veniva da Gibilterra; arrivato vicino a questa, tornava indietro dicendo di voler attaccare, invece, la squadra di Alessandria●

Nel contempo, naturalmente, profittando del nostro andirivieni, le due squadre inglesi s'erano avvicinate tra loro, fino a che, pervenute entrambe a sud della Sardegna, cominciarono a vedersi reciprocamente e a convergere verso quella italiana● Il comandante italiano, arrivato a circa trenta miglia da esse e quasi sul punto di dover aprire il fuoco, saputo dell'imminente congiungimento delle forze nemiche, volse la prua a nord, ordinando alle sue navi di seguirlo per rientrare alle basi● La famosa battaglia navale di capo Teulada consisté in tutto e per tutto nelle cannonate che si scambiarono a tratti, nei brevi momenti in cui erano a tiro, le unità più arretrate della flotta italiana che si ritirava e quelle inglesi

più avanzate che inseguivano: un incrociatore inglese e un cacciatorpediniere italiano rimasero danneggiati● Fino a che, giudicando di essersi troppo avvicinati alle coste della Sardegna, gl'inglesi, verso le tredici e quindici, stimarono prudente non spingersi oltre e si allontanarono●

Alle quattordici e quarantacinque, quasi cinque ore dopo l'avvistamento fatto dall'aereo catapultato, i primi bombardieri italiani raggiunsero la squadra nemica● Avevano atteso invano per tutta la mattinata, negli aeroporti della Sardegna, di essere chiamati ad intervenire e nel pomeriggio erano partiti *di propria iniziativa*● Arrivarono sul nemico in formazione perfetta, come se si trattasse di una esercitazione di poligono; sembravano legati l'uno all'altro, non si scostavano di un millimetro dalle loro posizioni reciproche, imperturbabili e precisi nonostante l'infuriare del fuoco contraereo e i caccia nemici● Non erano scortati● Destarono finanche l'ammirazione dell'ammiraglio Sommerville, che vi accenna persino nello stilizzato rapporto ufficiale: «Fu estremamente degno di nota che né l'attacco dei caccia né il tiro dei cannoni riuscissero a scompaginare minimamente la formazione delle squadriglie italiane»● Lanciarono anche con grande bravura le loro bombe, pur dall'altezza di tremilacinquecento metri● Ma non serve avere piloti eccellenti e aeroplani di prim'ordine, navi magnifiche ed equipaggi valorosi, quando si è alla dipendenza di alti comandi, le cui qualifiche più benevoli sono: imperizia, leggerezza ed erronea valutazione dei fatti● Il rammarico degli aviatori, che rientravano agli aeroporti senz'essere riusciti a colpire le navi nemiche, non era inferiore all'umiliazione dei marinai, che avevano dovuto volgere la poppa al nemico●

L'ammiraglio Campioni, comandante della flotta, disponeva in quell'occasione di due corazzate, *Vittorio Veneto* e *Giulio Cesare,* di sei grandi incrociatori da diecimila tonnellate e di quattordici cacciatorpediniere: poteva dunque battere la squadra di Alessandria, composta di una sola corazzata, la vecchia e lenta *Ramillies,* con tre piccoli incrociatori e quattro cacciatorpediniere● Poteva battere quella di Gibilterra, che constava anch'essa di una sola corazzata, la *Renown,* di gran lunga inferiore per velocità, armamento e corazza alla *Veneto,* con una portaerei, quattro incrociatori e nove cacciatorpediniere● Valeva anche la pena di attaccare le due squadre, che anche riunite non rappresentavano certamente un complesso di forze superiore al nostro● Si disse che

Campioni, incredulo delle segnalazioni ricevute, dubitasse che il numero delle corazzate nemiche potesse essere superiore● Ma anche Sommerville, mal servito quel giorno dalla sua ricognizione, era incerto sul numero delle nostre *co* razzate; tuttavia non per questo mancò alle buone norme militari● «Sembrava certo», egli scrive infatti, «che cinque o sei incrociatori fossero presenti, ma era dubbio se il numero delle navi da battaglia fosse uno, due o tre● Ma qualunque fosse la composizione della forza nemica era chiaro per me he, per raggiungere il mio obiettivo (l'arrivo del convoglio salvo e in orario alla sua destinazione) era essenziale mostrare i denti e attaccare il nemico 1 più presto possibile●» Ma i nostri alti comandanti avevano perso i denti Superfluo dire che il convoglio proveniente da Gibilterra, a cui accenna l'ammiraglio britannico e per proteggere il quale si erano mosse le due Square navali nemiche, passò indenne per il canale di Sicilia, pur con esigua scorta, e giunse regolarmente ad Alessandria, dopo breve tappa a Malta● Il grosso delle navi, comprendente le due corazzate, la portaerei e parte delle navi minori, si avviò verso Gibilterra dopo aver accompagnato i piroscafi fino capo Bon● L'ammiraglio Campioni, invece, fece le valigie per Roma● Onusto di gravi responsabilità per il disastro di Taranto del 12 novembre e di discredito per i fatti ingloriosi di capo Teulada avvenuti quindici giorni dopo, andava ad assidersi nella poltrona di sottocapo di stato maggiore della marina, dove si installò, come abbiamo detto, il 10 dicembre successivo, prendendo nelle sue mani la direzione della guerra marittima, in compartecipazione con l'ammiraglio Riccardi●

Ciò conferma, dunque, che si poteva mancare al proprio dovere non solo senza pericolo di sanzioni, ma con la probabilità di riceverne una ricompensa●

***

Mentre si premiava la «prudenza» dei nostri ammiragli dimostrando che gli errori costituivano il dono più gradito allo stato maggiore e che era loro dovere insistervi se non raddoppiarli, si consegnava al nemico l'arma dell'attacco● E gli inglesi, che avevano sùbito afferrato quest'arma con baldanza, non l'abbandonarono più, sicuri del fatto loro● Si assisteva così allo strano spettacolo di molte navi agguerrite e potenti mandate a scorrazzare per il mare soltanto per consumar nafta, che, nei momenti

adatti al compito cui esse erano destinate dalla costruzione e dall'armamento, si trovavano troppo lontane dal nemico o venivano costrette a ritirarsi senza dar modo ai cannoni e agli equipaggi di provare le proprie capacità● E allo stesso tempo si vedevano altre navi spesso poco numerose e poco agguerrite, che ricacciavano indietro le prime con una semplice accostata, talvolta come nel marzo del '42, nello scontro passato sotto il nome di «seconda battaglia navale della Sirte», con nessun'altra arma all'infuori del fumo●

Il 20 di quel mese era partito da Alessandria per Malta un convoglio scortato da pochi piccoli incrociatori e cacciatorpediniere, senza alcuna nave da battaglia né portaerei● Il pomeriggio dell'indomani 21, il nostro sommergibile *Platino,* appostato nella zona di Gaudo sotto Creta, vide passare verso le sedici e trenta le navi nemiche e le segnalò subito al ministero a Roma, che alle ventiquattro fece partire da Taranto la *Littorio* con quattro cacciatorpediniere e un'ora dopo, da Messina, gli incrociatori *Gorizia, Trento, Bande Nere* ed altri quattro cacciatorpediniere, con l'ordine di muovere insieme sul nemico●

Ma se questa iniziativa poté far pensare che Supermarina avesse finalmente cambiato metodi, come viatico prima della partenza essa aveva dato alle nostre navi un ordine che era una palla al piede:

«Velocità massima ventiquattro nodi» quando la più lenta di esse poteva fare comodamente trenta odi● Questa limitazione di velocità contribuì non poco al nuovo insuccesso cui andava incontro la nostra marina●

Quando l'ammiraglio inglese Vian vide sopraggiungere i nostri incrociatori mandati in avanscoperta (alle 14,30 del 22), fece scansare il convoglio insieme con alcune unità, che lo coprirono col fumo; poi correndo egli stesso verso levante con il resto delle sue navi, distese altre cortine di fumo, he, fondendosi tra loro, formarono un secondo fitto banco● L'ammiraglio italiano Parona imitò l'avversario, accostando anche lui verso levante e aprì il fuoco; ma dalle due parti si sparava a intermittenza, limitatamente cioè ai brevi istanti in cui gl'inglesi comparivano fuori della cortina●

Finalmente Vian diede l'ordine generale «accostare verso il nemico», muovendo egli stesso col suo *Cleopatra* contro il *Gorizia*● Parona allora accostò in fuori e si allontanò●

Vediamo cosa avevano fatto gli inglesi in un caso analogo● Giusto un anno prima, nel marzo 1941, a Gaudo, gl'incrociatori britannici avevano

tenuto impegnate come sappiamo, le navi italiane con un gioco molto abile: seguendole, poi fuggendo se inseguiti, ritornando ad accodarsi appena le nostre avevano voltato le prue, sparando senza tuttavia impegnarsi; insomma, come si dice, mantenendo il contatto● L'ordine dato alle dieci e trenta del 22 dall'ammiraglio Jachino a Parona, quando lo aveva mandato in avanscoperta, era appunto in tal senso: «dirigere alla velocità di trenta nodi per prendere contatto visivo col nemico senza impegnarsi e comunicare notizie»● Allontanarsi dal nemico voleva dire perdere il contatto visivo e il comandante in capo aveva un bell'aspettare le notizie che gli erano necessarie●

Parona si giustificò asserendo che voleva attrarre il nemico verso la *Littorio:* ma visto che il nemico era rimasto sordo al suo richiamo, se realmente voleva raggiungere questo scopo avrebbe dovuto tentare di adescarlo una seconda e una terza volta, ritornandogli vicino e provocandolo in tutti i modi; allontanandosi faceva pensare a una fuga, piuttosto che a un agguato●

Alle sedici e trenta ecco giungere le nostre navi tutte insieme, *Littorio* e incrociatori compresi● Vian ripete quello che aveva fatto prima, ma con maggior impegno questa volta, perché, dopo aver corso verso levante, continua l'emissione di fumo ritornando verso ponente, in modo da fare più spessa la cortina● Ormai non si vedeva più nulla: una coltre fitta, densa, impenetrabile nascondeva le navi inglesi e avanzava sempre più verso la flotta italiana, sospinta dallo scirocco●

Jachino avrebbe potuto tentare l'aggiramento della muraglia da levante, per portarsi sopra di essa: ma temette forse che il nemico eludesse la sua manovra o la ritardasse eccessivamente prolungando la cortina verso oriente● Avrebbe potuto mandare gli incrociatori da un lato e agire dall'altro con la corazzata e le altre unità, in modo da chiudere gl'inglesi in una tenaglia; ma forse non credette di rimandar solo Parona una seconda volta, dopo averlo visto già ritornare contrariamente ai suoi ordini● Il comandante in capo italiano, dunque, decise di tentare l'aggiramento della zona annebbiata da ponente con tutte le sue forze, anche perché avrebbe potuto così interporsi tra il convoglio e Malta, sbarrando la strada al nemico●

Mentre tentava di eseguire questa manovra, apparivano e scomparivano continuamente di qua dalla nube navi quasi fantomatiche, che rimanevano fuori appena il tempo di sparare una o due salve e poi sùbito rientravano

nella coltre di nebbia, che si richiudeva dietro di esse●

Dai lampi degli spari, che si accendevano come fiaccole intermittenti, ora al centro e ora alle estremità del banco, poteva sembrare che fossero impegnate in quel gioco chissà quante di queste diaboliche navi● «Siamo continuamente inquadrati», dice Jachino nella relazione ufficiale, «dalle salve di varie unità ed accostiamo verso sud-ovest per aumentare la distanza●» Poi, pian piano gli riesce di portare nuovamente le prue verso sud e sta quasi per completare l'avvolgimento delle forze nemiche●

Vian allora uscì dal fumo e lanciò da lontano tre siluri contro la *Littorio,* più per disturbarla o obbligarla a guardarsi dalle scie, che con la speranza di colpirla; poi corse da solo verso levante per andare ad accertarsi personalmente che non vi fossero da quella parte gli incrociatori italiani (era questo il suo chiodo e la sua grande preoccupazione!); infine, quando fu sicuro di non avere nessuno alle spalle, alle diciotto e trentaquattro ordinò ai cacciatorpediniere di andare all'attacco col siluro a distanza ravvicinata: egli stesso, con il *Cleopatra,* ritornò allo scoperto per sostenere la carica●

Le nostre navi dovettero manovrare per evitare di essere colpite e distanziarsi: alle diciotto e quarantasette dirigevano tutte insieme per rientrare in Italia● A bordo portavano più che odor di polvere odor di fumo●

Il sole tramontava sull'orizzonte in quel momento● Senza le «ventiquattro miglia» prescritte, le nostre navi avrebbero avuto due o tre ore in più di luce avanti a loro e forse avrebbero potuto tentare ancora la sorte prima di andarsene●

Così quattro modesti incrociatori nemici da cinquemilatrecento tonnellate *(Cleopatra, Dido, Euryalus* e *Penelope),* con pochi cacciatorpediniere, dopo aver tenuto a bada una nostra forza navale enormemente superiore, rimanevano padroni del campo di battaglia● Essi da soli avevano dimostrato di valere quanto tutta la flotta inglese di Alessandria dei tempi migliori● Questi fatti servirono di spunto allo scrittore inglese Forester per porre in ridicolo in modo atroce i nostri ammiragli nel libro *The Ship,* che è stato pubblicato anche in Italia con la presentazione elogiativa di un alto ufficiale della marina italiana●

Diceva quel gran capitano che fu Napoleone: «Non basta la fortuna per comandare, ci vogliono anche audacia e orgoglio!» Né audacia né orgoglio fecero, per vero, difetto all'ammiraglio Vian quella volta: ne ebbe anche di

troppo per il comportamento sommesso e cauteloso del nostro alto comando navale, che poteva imporre le condizioni del combattimento e invece le subì; aveva la possibilità di far giostrare un nemico con la palla al piede di quattro piroscafi che facevano miserabili undici miglia e si fece bloccare dal fumo; insomma poteva vincere e finì con l'abbandonare il campo di battaglia●

Dando notizia di questa azione, il bolletino italiano annunziò l'affondamento di tre unità inglesi e il danneggiamento di altre tredici, parte ad opera della marina e parte dell'aviazione, che era intervenuta anch'essa per suo conto● Il bollettino tedesco, che più sparava fandonie e più le circostanziava di cifre e dati per farle sembrare verità, assicurava che la sola *Lnftaffe* aveva affondato quattro piroscafi «per circa diciottomila tonnellate» e ne aveva danneggiato altri tre, oltre a un incrociatore e un cacciatorpediniere● (Da notare che i piroscafi erano in tutto quattro: *Breconshire, Pampas, Talabot, Clan Campbell●)* In verità, le navi mercantili non erano state nemmeno scalfite e soltanto qualcuna di quelle da guerra era stata colpita; da parte nostra anche la *Littorio* aveva ricevuto un colpo●

Così, sotto una valanga di menzogne, fu seppellito uno dei nostri maggiori insuccessi navali e nacque la leggenda della vittoria nella «seconda battaglia navale della Sirte»●

E dire che in quel momento potevamo considerarci padroni del Mediterraneo orientale●

A Malta non c'erano più navi: quel porto, per altro, era reso impraticabile dai massacranti, continui bombardamenti aerei italiani e tedeschi● Mancava persino la nafta, tanto che gli incrociatori di Vian, nell'impossibilità di rifornirvisi, la sera del 22, dopo che i nostri si furono allontanati, dovettero abbandonare il convoglio e ritornarsene ad Alessandria●

Da Alessandria erano completamente scomparse le corazzate e le portaerei: la *Barham* era stata affondata il 25 novembre '41 da un sommergibile tedesco davanti a Sollum, e la *Valiant* e la *Queen Elizabeth* il 19 dicembre dai valorosi mezzi d'assalto italiani dentro la base stessa; la *Illustrious,* gravemente danneggiata il 10 gennaio '41 dagli *Stukas* (come abbiamo visto), quando ultimò il lungo periodo di riparazioni non fu rimandata ad Alessandria, ma andò a Gibilterra a sostituire la gemella *Ark Royal,* affondata il 14 novembre '41 poco fuori la baia da un altro

sommergibile tedesco●

Le forze navali inglesi, dunque, nel Mediterraneo orientale si riducevano in tutto e per tutto a quei pochi incrociatori, protagonisti della «seconda Sirte»● Non c'era altro●

Ma tutto ciò non era noto, si legge nei testi compiacenti● «Non sapevamo nulla», mi rispose un altissimo esponente della marina, a cui avevo espressamente chiesto il motivo per cui non si approfittò della carenza navale britannica nel Mediterraneo orientale nel primo semestre del '42●

Ciò è falso● La decimazione subita dalla flotta nemica di Alessandria era nota in tutti i suoi particolari● Del resto, basta leggere il diario di Cavallero, per trovarvi annotato alla data del 9 gennaio '42: «Una nave da battaglia del tipo *Barham* è affondata● Ho notizie dei gravi danni inflitti dai nostri mezzi speciali ad Alessandria» ; e alla data del 6 marzo successivo: «La ricognizione del 3 marzo ha segnalato ad Alessandria una nave da battaglia in bacino e una nave da battaglia rovesciata»● Non può ammettersi che Cavallero sapesse e Riccardi no; che il comando supremo fosse informato e Supermarina no; che l'ufficio informazioni della marina, cui era a capo un Maugeri, si lasciasse sfuggire fotografie e notizie di tanta importanza● Bisogna veramente essere a corto di argomenti per ricorrere a scuse così peregrine, impossibili a credersi anche con la migliore buona volontà● Tali scuse, invece di discolpare, accusano●

Dunque, si ha per certo che ci fu un lungo periodo, precisamente i primi sei mesi del '42, in cui avremmo potuto rinforzare le nostre posizioni in Libia come e quanto volevamo, trasportandovi tutto il materiale e tutti gli uomini che erano necessari, senza subire perdite o quasi● Invece quello fu proprio il semestre dell'ecatombe della nostra marina mercantile●

In quei mesi, data la deficienza di forze navali inglesi nel Mediterraneo, la situazione poteva essere rovesciata, ma tutti i fatti stanno a dimostrare che questo non era il desiderio degli alti comandi: come se lo scopo non fosse di vincere, ma di perdere la guerra●

CAPITOLO QUINDICESIMO
NAVI E POLTRONE

COME abbiamo visto, le navi italiane erano dirette e comandate da Roma, dal ministero della marina, dove si concepivano i piani di guerra, si

redigevano gli ordini di operazione, si sceglievano le unità che dovevano prendere parte a ogni azione, si stabilivano persino le ore di partenza, le rotte e le velocità per raggiungere il nemico, senza nemmeno consultare o interpellare, nello studio delle situazioni che a volta a volta si presentavano e nell'approntamento dei mezzi più idonei ad affrontarle, i comandanti in mare●

Si trattò di un'organizzazione *sui generis* dell'alto comando navale, non solo senza precedenti, ma senza alcun riscontro nella storia delle altre marine● Non parliamo, poi, dell'ammiragliato britannico, che, rispettoso della tradizione nelsoniana, si guardava bene dall'interferire nell'indipendenza e nell'autonomia di coloro che avevano la responsabilità sul mare, verso i quali dimostrò la massima discrezione, anche in casi in cui palesemente erano fuori strada●

Da noi, purtroppo, regnavano sovrane le poltrone, arbitre di tutto● Da esse partivano gli ordini che spostavano e muovevano le navi, le impiegavano, le facevano uscire dai porti o rientrarvi: pedine nelle mani di giocatori invisibili e lontani● E i risultati furono quelli che sappiamo● A giustificazione del grave insuccesso riportato nel pomeriggio del 22 marzo '42 al largo del golfo della Sirte, l'ammiraglio Jachino scrive: «Il comandante in capo italiano non intervenne nell'apprezzamento della situazione, né nello studio sulle possibilità di azione del nemico; inoltre, non intervenne nella scelta delle unità da destinare all'operazione, né nel dare gli ordini di approntamento delle unità da lui dipendenti»● E per avere un'idea della cupidigia ministeriale di comando basti sapere che «le ore di uscita, le rotte da seguire nelle prime dodici ore e tutti i particolari esecutivi per la prima parte dell'operazione, furono decisi e ordinati da Supermarina»● Come abbiamo visto, forze navali nemiche di gran lunga inferiori riuscirono quella volta a tenere in iscacco le nostre navi, che dovettero ritirarsi●

Fu il trionfo delle poltrone: e con esse delle irresolutezze, delle viltà ed in conseguenza delle perfidie● Un altro episodio lo conferma: la fine raccapricciante degli incrociatori *Da Barbiano* e *Di Giussano,* avvenuta nella notte del 13 dicembre '41●

Essi erano partiti da Palermo nel pomeriggio del giorno prima, carichi di viveri e di fusti di benzina, insieme con la torpediniera *Cigno,* dirigendosi a Tripoli● Tutto fu regolare fino a capo Bon● Le tre unità, in linea di fila con la *Cigno* in testa, ne avvistarono il faro di prua alle due e cinquantasei,

a circa sette chilometri di distanza, e lo aggirarono continuando la navigazione vicinissimo alle coste orientali della Tunisia● Ma alle tre e venti esse invertirono improvvisamente la rotta●

Che cosa vide, sentì o seppe l'ammiraglio Toscano per decidersi a virare? Sembra da escludere che egli tornasse indietro perché era stato avvistato da un aereo inglese, che alle due e quarantacinque aveva sorvolato le sue navi● Non si sa nemmeno, giacché l'ammiraglio è morto, se egli avesse in animo di rientrare alla base o se l'inversione di rotta fosse semplicemente una tattica momentanea, per rimettersi poi sulla via di Tripoli● Sta di fatto che le nostre navi non avevano ancora completato l'accostata, quando videro apparire sulla sinistra quattro cacciatorpediniere nemici, che, sbucando da dietro capo Bon e correndo a grande velocità in senso quasi normale alla loro rotta, aprirono il fuoco e lanciarono contemporaneamente una sventagliata di siluri: fatto il colpo, si allontanarono● Si trattava di una vera imboscata●

Il *Da Barbiano,* colpito da tre siluri a prua, al centro e a poppa, affondò in quattro o cinque minuti● Altissime fiamme, provocate dall'incendio della benzina frammista alla nafta che a fiotti dilagava sul mare, indicavano nella notte fonda il punto in cui la nave s'era inabissata●

Il *Di Giussano,* che ancora non s'era messa sulla scia del *Da Barbiano* accostando a sinistra per contromarcia, fece appena in tempo a sparare tre salve, ma dovette cessare il fuoco perché era stato colpito al centro dello scafo da un siluro che rovinò l'impianto elettrico● «La nave», riferisce il comandante della torpediniera *Cigno,* che essendo rimasta indietro era sfuggita ai colpi del nemico, «si ferma e sbanda a sinistra● Solo più tardi si vede dall'esterno un incendio fra i due fumaioli che presto divampa, finché alle quattro e ventidue l'incrociatore si spezza in due e i tronconi affondano lentamente sul punto a miglia due e mezzo a levante del faro di capo Bon● L'equipaggio del *Cigno* si scopre●» Saluta la bandiera che s'inabissa, la nave e i compagni d'armi che scompaiono● «Viva il *Di Giussano!* Viva il Re! Viva il Duce!» gridano i superstiti dell'incrociatore prima di abbandonarlo, secondo quanto riferisce il loro comandante, capitano di vascello Marabotto●

In acqua il fuoco, che si espande sempre più col dilagare della benzina e della nafta, avvolge feriti e moribondi, incalzando i superstiti nella fredda notte invernale● Divamperà fino alle dieci del mattino● «Gli atti di eroismo e di abnegazione», continua il comandante della *Cigno,* «sono

innumerevoli● Non parlo del mio equipaggio● Nelle zattere ordine e disciplina ammirevoli● Gente composta con graduati in piedi e aggrappati fuori● Quasi nessuno ha remi● Ho visto alcuni graduati buttarsi a nuoto per stabilire il collegamento col *Cigno*● Tutti i feriti e i moribondi erano issati per primi● Fra i naufraghi il tenente di vascello si è buttato nudo in mare per salvare un pericolante● Molti ufficiali appena rimessisi hanno chiesto di essere utili e si sono prodigati, specialmente i medici●»

Con una lancia rimasta, alcuni superstiti vengono trasportati sulla vicina spiaggia tunisina, dove sono amorevolmente ristorati● «I pastori del posto, arabi, si sono prodigati a dare uova, pane, acqua e ad accendere fuochi ristoratori●» Due medici, uno francese e l'altro arabo, accorsi con un'autoambulanza alla prima notizia del sinistro toccato alle navi italiane, prestano le prime cure ai feriti e agli ustionati●

Al mattino, dopo le otto, giungono pochi aerei italiani e tedeschi : qualcuno ammara per raccogliere i sopravvissuti, ormai all'estremo, che trasporteranno all'ospedale di Trapani● Anche due mas arrivano alle undici e venti e collaborano all'opera di salvataggio● Alle quattordici la torpediniera *Cigno,* con oltre cinquecento naufraghi a bordo, abbandona la zona, avviandosi anch'essa alla volta di Trapani, dove approderà alle diciotto e trenta● Delle millecinquecentosessantacinque persone, che complessivamente si trovavano sui due incrociatori, ne perirono novecentoventi: soltanto seicentoquarantacinque sopravvissero● Ma senza la *Cigno* sul posto, a cui si deve quasi esclusivamente l'opera di salvataggio, il numero degli scampati sarebbe stato molto più esiguo●

Ma come poté avvenire quell'incontro? Perché si rinnovava questa fatale coincidenza di tempo e di luogo, quest'altra sconcertante collisione di rotte tra navi italiane e nemiche, proprio quando le nostre si trovavano in condizioni di sfavore?

I quattro cacciatorpediniere nemici (tre inglesi e uno olandese) erano stati avvistati alle quindici e quaranta del giorno 12, al largo della costa dell'Algeria, in navigazione verso Malta, da un aereo ricognitore, che aveva trasmesso immediatamente il messaggio di scoperta: «Quindici e, quaranta - Velivolo ricognizione *R●8* - Quattro cacciatorpediniere - Rotta vera 90° - Velocità 18-52 miglia da capo Carbon»● Un'ora dopo lo stesso aereo aveva confermato: «Sedici e quarantacinque - Velivolo ricognizione *R●8* - Sono in vista del nemico - Nessun cambiamento negli elementi dell'avvistamento precedentemente segnalato»

Si sapeva dunque della presenza in mare delle navi nemiche e si conosceva la direzione della loro rotta● Ne fu edotto l'ammiraglio Toscano? Super-marina afferma di sì● Il comandante del *Di Giussano,* invece, riferisce che «non era a conoscenza dell'avvistamento riguardante i quattro cacciatorpediniere a ponente di capo Bon, poiché il messaggio di scoperta su onda 1950 era stato trasmesso prima dell'apertura degli ascolti di navigazione● Durante il posto di manovra il *Da Barbiano* ha fatto in plancia un segnale incomprensibile riguardante avvistamenti● Chiestane la ripetizione, il segnale veniva annullato● Detto segnale risultò poi essere quello dell'avvistamento succitato»●

Non si sa da quali elementi il comandante del *Di Giussano* abbia «poi» tratto la convinzione che il suo ammiraglio fosse a conoscenza dell'avvistamento delle navi nemiche● Ma sembra che una notizia del genere difficilmente sarebbe stata annullata quando ne fu richiesta la ripetizione; né sarebbe stata dimenticata e durante la notte il *Da Barbiano* avrebbe trovato il modo di farla giungere sul *Di Giussano*● D'altra parte, è inverosimile che l'ammiraglio, sapendo dei quattro cacciatorpediniere nemici, sia tornato indietro, andando loro in bocca● Nel silenzio della morte egli portò con sé la spiegazione del mistero●

Ma sorge spontanea un'altra domanda: perché, essendo noti i movimenti delle quattro navi nemiche, i due incrociatori furono fatti ugualmente partire da Palermo?

Esaminiamo il rapporto che redasse in proposito Supermarina● Dopo aver ricordato un primo tentativo di partenza fatto dal *Da Barbiano* e dal *Di Giussano* il giorno 9, interrotto per ragioni di prudenza, Supermarina scrive: «Alle diciassette e trenta del 12 partirono nuovamente, insieme con la torpediniera *Cigno,* con ordine di fare un largo giro a nord e ad ovest delle Egadi e quindi puntare su capo Bon, allo scopo di evitare la zona sud di Marittimo, sulla quale era stata constatata più intensa la vigilanza aerea nemica»●

Dei quattro cacciatorpediniere nemici avvistati alle quindici e quaranta dello stesso giorno 12, il rapporto dice: «Queste unità solo aumentando molto di velocità avrebbero potuto raggiungere capo Bon nella notte, ma certo in ogni caso non prima delle tre● Poiché i due *Da Barbiano* alle tre avrebbero dovuto essere già passati da un'ora, non si ritenne il caso di interrompere la missione, che era urgentissima»●

Innanzi tutto non si trattava di «interrompere» la missione, come afferma

Supermarina: si interrompe una cosa già incominciata, ma quando le navi nemiche furono avvistate il *Da Barbiano,* il *Di Giussano* e la *Cigno* erano tranquillamente ormeggiati nel porto di Palermo e non avevano, quindi, ancora iniziato il loro viaggio● In secondo luogo, un'ora sola d'intervallo tra i previsti passaggi delle nostre navi e di quelle nemiche nella stessa zona era troppo poco, ai fini di garantirsi da un possibile incontro●

Quell'ora di intervallo peraltro era problematica essendo stato ordinato all'ammiraglio Toscano di non seguire la via più breve, ma di fare «un largo giro a nord e ad ovest delle Egadi» e di puntare nientemeno che a nord di Capo Bon, prima di mettersi in rotta per Tripoli● Senza dire del ritardo che qualche sommergibile avrebbe potuto causargli●

Ma c'è di peggio● Quell'ora di intervallo non esisteva, perché i nostri incrociatori, contrariamente a quanto affermato da Supermarina, non partirono da Palermo alle diciassette e trenta, ma alle diciotto e dieci e questo si sapeva bene● Supermarina, infatti, aveva ricevuto dal comando marittimo di Palermo il radiotelegramma, che per la storia porta il numero 13467, e che diceva: «*Da Barbiano - Di Giussano - Cigno* - mare 18●10●12»●

Non esistendo, quindi l'ora di intervallo, l'incontro diventava sicuro● Gli incrociatori, pertanto, avrebbero dovuto essere richiamati sùbito dopo la partenza, ma ciò non avvenne; si doveva richiamarli durante la notte, prima che si avvicinassero a capo Bon e invece li si lasciò proseguire● Supermarina si preoccupò di cose futili e telegrafò alla una e trenta: «Probabile incontro con piroscafi nemici usciti da Malta, di nazionalità francese, sulla rotta», ma nessun cenno, nessun avvertimento mandò dell'incontro cogli inglesi● Il tragico appuntamento a capo Bon ebbe così luogo, con tutte le sue terribili conseguenze: come tanti altri che lo precedettero e lo seguirono●

La motivazione della medaglia d'oro alla memoria dell'ammiraglio Antonino Toscano dice fra l'altro: «Conscio che solo una fortunata evasione da ogni mezzo di scoperta e di offesa nemica poteva permettere alle sue navi di compiere incolumi la loro missione, preparava fortemente l'animo suo e quello dei suoi alla suprema offerta alla patria»● Come l'ammiraglio Toscano migliaia e migliaia di eroi, che non risaltano nelle citazioni ufficiali, andarono per mare sapendo che non sarebbero ritornati e che il loro sacrificio sarebbe stato vano●

CAPITOLO SEDICESIMO
L'INTELLIGENZA COL NEMICO

La piaga che più logorò la nostra resistenza fu quella dello spionaggio● Certo nessuna nazione andò immune dal lavoro delle spie, ma da noi le spie sapevano troppe cose, troppo in fretta e con troppa precisione● E, per giunta, rimanevano impunite● Non è una scoperta d'oggi, ma già durante la guerra fatti tenebrosi e altrimenti inspiegabili avevano indotto a gravi sospetti, se non addirittura ad assoluta certezza, sulla intelligenza con il nemico● Ritorniamo per un momento a quel terribile agosto del '42, in cui un decimo della nostra marina mercantile fu messo fuori uso● I piroscafi, appena usciti dai porti, erano subito silurati● Troppo ben appostati erano le navi e i sommergibili nemici; troppo presto accorrevano gli aerei inglesi, sempre, regolarmente, per pensare che ciò potesse avvenire a caso● Riuscivano qualche volta a salvarsi soltanto quei trasporti che, trasgredendo agli ordini, battevano rotte diverse da quelle loro prescritte e ciò era significativo● Particolarmente prese di mira erano le navi cisterna e non si riusciva a far arrivare benzina in Libia● Rommel, intanto, si preparava ad attaccare ad El Alamein per la fine di agosto; egli contava, soprattutto, sull'arrivo della motonave cisterna *Poza Rica* carica di ben dodicimila tonnellate di carburante● Rommel attaccò la sera del 30 agosto● Ma la *Poza Rica* era stata silurata pochi giorni prima● Tirata in costa, si riuscì a travasare parte della benzina su un'altra petroliera, che fu fatta partire con la massima urgenza: ma anch'essa fu silurata e affondò● Rommel comunicò che doveva desistere dopo ventiquattr'ore dall'attacco «perché i rifornimenti di carburante arrivano male»●

In settembre, la strage continuò con ritmo angoscioso● Centinaia di carri armati, migliaia di automezzi, decine di migliaia di tonnellate di carburante e viveri continuavano a finire in fondo al mare●

Un giorno di ottobre, precisamente il 9, l'ammiraglio Sansonetti, successore di Campioni nella carica di sottocapo di stato maggiore alla marina, tenne al maresciallo Cavallero un grave discorso● Gli disse che dovevano esistere delle spie bene informate, a giudicare dal modo con cui avvenivano gli affondamenti, e che queste spie non erano da ricercarsi nei porti da cui partivano e arrivavano i piroscafi, ma a Roma● Non è chi non veda la serietà di tale rivelazione, fatta non da uno qualsiasi, ma dal sottocapo di stato maggiore della marina, che parlava in base a elementi

sicuri● A chiunque non fosse sprovvisto di discernimento, non sarebbe sfuggita la gravità della notizia data dal Sansonetti al capo di stato maggiore generale, ma questi, con un candore impagabile, così provvide: «Ordino», egli disse, «che non si telefoni più in materia di traffico marittimo»●

A Roma non c'è il mare, quindi nessuno poteva sapere di arrivi e partenze di navi, ad eccezione di coloro che sedevano nei ministeri● L'ammiraglio Jachino restringe ancor più il campo delle indagini, scrivendo: «Anche a Roma le notizie trapelavano con grande facilità e, durante il mio comando, ebbi più volte l'occasione di segnalare l'avvenuta diffusione di una informazione che quasi certamente era trapelata per opera, sia pure involontaria, di elementi del ministero● Supermarina e l'Ufficio informazioni non hanno mai voluto ammettere che la loro organizzazione fosse difettosa per quanto riguarda la riservatezza e tendevano ad attribuire la colpa ad elementi periferici»● Dunque: ministero, Supermarina, Ufficio informazioni●

Era evidentemente in malafede l'Ufficio informazioni quando rassicurava l'ammiraglio Jachino● Il suo capo, l'ammiraglio Maugeri, sapeva bene come stavano le cose: infatti, a guerra finita, nel suo libro di memorie pubblicato in lingua inglese *From the Ashes of Disgrace,* egli ha rivelato che l'ammiragliato britannico contava tra gli ammiragli italiani e nello stesso ministero della marina persone devotissime, sulle quali poteva fare il massimo assegnamento, non vedendo esse l'ora di finire comunque la guerra, per liberare l'Italia dal fascismo● C'era anche lui nel numero di quelli che volevano la fine a tutti i costi e con qualsiasi mezzo? Non possiamo dirlo, ma è certo che egli fu ricompensato con la decorazione americana della *Legion of Merit,* che porta sul petto, in riconoscimento dei meriti acquisiti appunto mentre era capo dell'Ufficio informazioni●

Perché, ci si domanda, l'ammiraglio Sansonetti fece la sua rivelazione al maresciallo Cavallero e non all'ammiraglio Riccardi, suo superiore diretto? Questo è un punto oscuro● Non c'era che da attraversare un corridoio per recarsi nell'ufficio dell'ammiraglio Riccardi e dirgli: «C'è del marcio!» L'ammiraglio Riccardi, che aveva nelle sue mani la suprema potestà navale, essendo oltre che sottosegretario di stato anche capo di stato maggiore della marina, avrebbe potuto con un semplice trasferimento di uomini troncare in ventiquattr'ore la catena di informazioni al nemico● Ma l'ammiraglio Sansonetti non andò da lui (come sarebbe stato suo preciso

dovere, non solo in ossequio ai princìpi gerarchici, ma anche perché la questione investiva specificamente la responsabilità del suo ministero); preferì, invece, parlarne fuori dei cancelli ministeriali e rivolgersi al capo di stato maggiore generale● Perché, dunque?

Ed è anche molto strano che il Riccardi non abbia mai avuto il minimo sentore di quanto invece risultava a Sansonetti; è strano che non si sia mai insospettito di nulla; che non siano sembrati anche a lui misteriosi certi avvenimenti, certe coincidenze, che si ripetevano non per semplice caso; che gli siano apparsi naturali certi affondamenti sulla cui origine tenebrosa non potevano esistere dubbi; che abbia ritenuto logici e naturali fatti che, invece, si presentavano oscurissimi; che abbia fatto consumare come una candela la flotta mercantile nel modo com'è avvenuto; che abbia consentito all'impiego che è stato fatto della nostra marina militare●

In quegli anni avvenivano fatti fantastici● Le generazioni che verranno dopo di noi stenteranno a crederli veri● Primo fra tutti, il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941 e le circostanze sciagurate che lo resero non solo possibile, ma di un'estrema facilità●

Secondo fonti ispirate, obiettivo principale di quella azione sarebbe stata la *Duilio,* che si trovava in riparazione a Genova, dopo il siluro ricevuto a Taranto la notte sul 12 novembre '40● Se ne deduce, naturalmente, che, non essendo stata colpita la nave, il piano del nemico doveva ritenersi fallito● Ma questo significa abusare della buona fede di questo popolo italiano, fin troppo paziente●

La flotta inglese si sarebbe mossa da Gibilterra, per stare cinque giorni in mare, tanto lontano dalla sua base, spingendosi fin dentro il golfo di Genova con rischi incalcolabili e tutto questo per il gusto di andare a piazzare qualche colpo su una corazzata in riparazione? È stupido crederlo, anche se gli inglesi l'hanno detto●

La verità è che in quei giorni Mussolini doveva incontrarsi con Franco in una località della costa ligure, per cercare di «riportare all'ovile il figliol prodigo spagnolo», come dice Ciano nel suo *Diario*● L'incontro, infatti, avvenne due giorni dopo il bombardamento di Genova, cioè l'11 febbraio, a Bordighera● Il colloquio dei due uomini di stato rivestiva un'importanza politica eccezionale, perché un eventuale schieramento della Spagna a fianco dell'Italia e della Germania avrebbe segnato una svolta decisiva nella guerra del Mediterraneo● Di ciò si preoccupava l'Inghilterra, non della nostra *Duilio*● Bombardare con grande facilità e impunemente una

nostra grande città, situata nelle più lontane retrovie marittime e ad onta della potenza navale italiana, significava ammonire solennemente la Spagna, che potenza navale non è, e che, immersa com'è nel Mediterraneo, avrebbe avuto le coste alla mercé dell'Inghilterra●

Se mai l'astuto *Caudillo* nutriva ancora dei dubbi sulla via per lui più vantaggiosa da seguire, le cannonate di Genova glieli tolsero completamente● Perciò l'esito negativo delle trattative a palazzo Margherita di Bordighera poteva ritenersi scontato prima ancora che le conversazioni avessero inizio●

Partite, dunque, da Gibilterra il 6 febbraio, le navi inglesi, la mattina del 9, prima di giorno, cominciarono ad affacciarsi al grande arco del golfo ligure● Erano le cinque quando la portaerei *Ark Royal* si distaccò dalla squadra e andò a piazzarsi con due cacciatorpediniere in un punto a settentrione della Corsica, distante circa centotrenta chilometri sia dalla Spezia sia da Livorno● Le altre, cioè le corazzate *Renown* e *Malaya,* l'incrociatore *Sheffield* e cinque cacciatorpediniere, proseguirono verso la riviera di Levante●

Alle sette e diciannove si scoprì di prua capo Portofino e le navi, dopo averlo identificato, accostarono a sinistra, defilando lungo la costa, ad una ventina di chilometri da essa● Rapallo, Santa Margherita, Recco, Nervi sulla destra, completamente avvolte nella bruma mattutina, erano nascoste alla vista● Ed ecco Genova● Alle otto e quattordici è aperto il fuoco● Duecentosettantatré colpi di cannoni da 381 e millecentottantadue di calibro minore● Le salve sì abbatterono prevalentemente nella zona marittima e industriale, ma molte caddero in pieno centro abitato: duecentocinquantaquattro fabbricati in parte distrutti e in parte più o meno gravemente lesionati; colpiti il palazzo dell'Accademia ligure di belle arti adiacente al teatro Carlo Felice in piazza De Ferrari, la cattedrale di San Lorenzo vicinissima al palazzo Ducale, l'ospedale Galliera presso il monumento ai Caduti, la chiesa di Santa Maria Maddalena nella popolare e pittoresca via della Maddalena e l'Archivio storico● I morti furono centotrentaquattro e i feriti duecentoventisette● Il fuoco durò trentun minuti e cessò alle otto e quarantacinque● «Magnifico!» radiotelegrafò l'osservatore dell'aereo che sorvolava Genova per aggiustare il tiro● Dopo di che le navi diressero per riunirsi *all'Ark Royal* e quindi tutte insieme si posero sulla via del ritorno●

«Era un calmo mattino di domenica, e non v'era niente che rompesse la

pace e il silenzio», commenta l'ammiraglio Sommerville nel suo rapporto all'ammiragliato, e non si sa se per riferire dati di fatto o per fare della facile ironia● Infatti, veramente grande era la calma del golfo e non soltanto in senso meteorologico, per assenza di vento nella limpida mattinata di sole, ma anche per la mancanza di una qualsiasi reazione italiana● Gli aerei da caccia dell'aeroporto di Albenga (la distanza da Albenga a Genova è di sessanta chilometri e poteva essere coperta in pochi minuti di volo) non intervennero perché il capoluogo della Liguria «non rientrava nella sfera di loro competenza» ; quelli di Sarzana stavano curando la difesa del cielo della Spezia insidiato da due aerei *dell'Ark Royal,* che tuttavia poterono lanciare mine all'ingresso del porto● Così gli aerei inglesi, che sorvolavano Genova durante il bombardamento per regolare il tiro delle loro navi, non ebbero la minima molestia e portarono il loro compito fino in fondo●

Né i nostri aerei da bombardamento intervennero● In meno di mezz'ora, è vero, si va comodamente in aereo da Milano a Genova e in circa altrettanto a Viterbo, dove c'era pronto al volo uno stormo da bombardamento: ma si aspettava che la ricognizione segnalasse il punto esatto delle navi nemiche, per non andare a caso vagando nel cielo e puntare invece diritti come fulmini contro di esse a colpo sicuro● Eppure, se gli alti comandanti aeronautici di Milano, Torino e Roma fossero partiti in volo immediatamente al primo allarme, senza pericolo che per la loro assenza dalle sedi la condotta della guerra ne soffrisse eccessivamente, avrebbero potuto assistere agli ultimi spari o vedere le navi nemiche che si allontanavano, mentre Genova fumava ancora●

Fu certamente grave e intollerabile vergogna che la flotta inglese, dopo essersi spinta così addentro nelle nostre difese e nelle nostre acque nazionali, fino in vista del Lido d'Albaro, ne sia uscita senza la minima conseguenza e abbia potuto allontanarsi indisturbata● Solo alle dodici e venti (ben quattro ore dopo la caduta dei primi colpi sulla città ligure!) due aerei da bombardamento riuscirono a raggiungerla a un centinaio di chilometri al largo di Imperia; lanciarono contro di essa quattro bombe, che caddero in mare lontano dai bersagli e il frastuono di quelle quattro bombe fu l'unico segno di vita che diede l'aviazione: poi non ci fu altro●

Nel campo navale, inoltre, le rivelazioni dell'ammiraglio Jachino, che comandava la nostra flotta, gettano una luce fosca sul comportamento di Supermarina in quella occasione●

Per norma scritta e codificata, sempre osservata fino a quel momento, le ricognizioni aeree nel Mediterraneo occidentale si estendevano dalle coste metropolitane fino al meridiano di Majorca; ma il giorno 8 febbraio '41, per espressa disposizione di Supermarina, gli aerei dovettero tenersi molto più in qua e non oltrepassare il meridiano di Minorca (proprio mentre di là da Majorca stava navigando alla volta di Genova la squadra inglese che non voleva essere vista e infatti non lo fu)●

Nella zona di Majorca, invece, e nelle acque tutt'attorno alle Baleari, gli aerei furono mandati il giorno 9, quando le navi inglesi erano ormai giunte a Genova; ma nemmeno uno di essi fu mandato a perlustrare il golfo ligure, pur prevedendosi che vi potessero arrivare le navi che risultavano uscite da Gibilterra● L'ammiraglio Sommerville si vanta di essersi portato a tiro quella mattina realizzando la sorpresa, che notoriamente è coefficiente primo del successo militare● Ma avrebbe dovuto mandare un grazie anche agli italiani, che gli avevano grandemente facilitato il compito● E non è ancora tutto●

Alla nostra flotta, che la notte fra l'8 e il 9 navigava lungo le coste occidentali della Corsica, Supermarina fu sollecita a comunicare che il bacino del Tirso era in allarme, inducendola così a continuare verso sud, nella convinzione di incontrarvi il nemico● Ma la stessa Supermarina si guardò bene dal trasmettere alla flotta un fonogramma ricevuto alle sette e trentotto dal comandante della Spezia, in cui *si* diceva: «Riteniamo che sia in mare e *vicina* la nave portaerei»● (Se il comandante in capo italiano fosse venuto a conoscenza di tale segnalazione, certamente avrebbe invertito la rotta e sarebbe accorso a tutta velocità verso nord●)

C'è di più● Il semaforo di Portofino avvistò il passaggio di «unità da guerra di nazionalità indistinta» e la relativa comunicazione telegrafica pervenne a Roma alle otto e venticinque; ma Super-marina, pur sapendo non potersi trattare che di unità nemiche, non rese edotta di tale avvistamento la flotta, la quale perciò, ignara di quello che stava avvenendo a nord, continuò a navigare verso sud, per andare a far cessare l'allarme del Tirso●

Infine, alle otto e trentasette, Supermarina ricevette comunicazione del bombardamento che le navi inglesi stavano effettuando contro Genova, ma non trasmise il relativo radiotelegramma alla flotta con l'urgenza del caso e il più rapidamente possibile, così che l'ammiraglio Jachino lo ricevette alle nove e cinquanta● Troppo tempo, non è vero? per far giungere una

comunicazione, nell'èra della radio e in tempo di guerra: un telegramma spedito da un comune ufficio postale ne impiega meno●

Alle nove e cinquanta, quando sulla plancia della nave ammiraglia giunse il dispaccio del bombardamento di Genova, le nostre navi, sempre navigando verso sud, si trovavano nelle acque occidentali della Sardegna, quasi all'altezza dell'Asinara e da qui invertirono la rotta, dirigendo celermente verso nord●

Anche nelle ore successive la preoccupazione dell'enigmatica Supermarina sembra più quella di disorientare il comandante in capo e allontanarlo dal nemico, facendogliene perdere le tracce, che di facilitargliene la ricerca● Infatti alle dieci e ventisette gli fa pervenire questo telegramma: «Alle nove e venti nave portaerei avvistata circa quaranta miglia sud Genova● Avvistamento dubbio nave da battaglia stessa zona»●

L'avvistamento dubbio della nave da battaglia era avvenuto, sì, ma ben due ore prima, alle sette e sette, ad opera di un motoveliero della vigilanza foranea contraerea di Genova e per giunta non nella «stessa zona» della portaerei, come si diceva, ma in altra differente: si riferiva, cioè, alla fase di avvicinamento del nemico● Tutto ciò era ben noto a Supermarina, che tuttavia non esitava a manipolare la notizia del motoveliero e a trasmetterla «non solo alterata, ma presentata anche in modo da farci credere che quelle due unità fossero state viste insieme alle nove e venti», secondo quanto dice l'ammiraglio Jachino● Insomma, così facendo si dava ad intendere che gli inglesi, dopo il bombardamento, si allontanavano dirigendo a sud, mentre in realtà stavano navigando a ponente●

Nonostante tutto, il comandante in capo italiano alle dodici e quarantaquattro puntò con tutte le sue forze in direzione di Tolone, sicuro di tagliar così la ritirata al nemico● Ed effettivamente ci sarebbe riuscito: continuando in questa direzione, verso le tre pomeridiane avrebbe sicuramente acciuffato le navi di Sommerville● Oltre alle corazzate *Vittorio Veneto, Giulio Cesare* e *Doria,* egli aveva con sé i grandi incrociatori *Trento, Trieste* e *Bolzano* con dieci cacciatorpediniere; le corazzate inglesi, invece, erano due, come s'è detto, con un incrociatore, la portaerei e otto cacciatorpediniere●

Il nemico, dunque, avrebbe potuto pagarla cara, quella volta●

Si salvò, invece, e riuscì a farla completamente franca grazie a poche parole che da Roma volarono attraverso l'etere: a una notizia, cioè, che non

può essere definita «erronea» come fa il Bernotti, né falsa né inventata, perché sfruttava elementi reali, ma congegnandoli e presentandoli in modo da trarre in errore il comandante in capo● Si tratta di un telegramma inviatogli da Supermarina e da lui ricevuto alle tredici, mentre stava viaggiando con tutte le sue navi a forte andatura verso la costa francese; diceva: «Nave portaerei ore dieci e quarantacinque in quadratino 1961 rotta 190°● Tre unità imprecisate ore undici e trenta, in quadratino 3185 rotta 45°»●[1] [[1] IL QUADRATINO 1961 CORRISPONDE A UN PUNTO CIRCA QUARANTA MIGLIA A NORD-OVEST DI CAPO CORSO E IL QUADRATINO 3185 A UN PUNTO CIRCA SETTANTACINQUE MIGLIA A OVEST-SUD-OVEST DI CAPO CORSO●]

Ora, le «unità imprecisate» per il fatto stesso di trovarsi alle undici e trenta a settantacinque miglia a sud-ovest di capo Corso non potevano appartenere in nessun modo alla squadra nemica, che aveva bombardato Genova, perché non avrebbero avuto il tempo di arrivare in quel punto: perciò l'abbinare il loro avvistamento con quello della portaerei significava voler confondere le idee● Il telegramma di Supermarina ometteva, inoltre, di segnalare la fonte della notizia, ciò che è indispensabile, per stabilirne il grado maggiore o minore di attendibilità e di precisione● E soprattutto si taceva un elemento di fondamentale importanza e cioè che l'avvistamento della portaerei era stato fatto da un aereo della Spezia, mentre quello delle «unità imprecisate» proveniva da un aereo della Sardegna e che soltanto negli uffici ministeriali le due notizie erano state manipolate e fuse, come se si trattasse di un fatto unico● Questo significa barare al gioco della guerra●

Infine, lo stesso tono categorico, senza un cenno di dubbio, senza la minima riserva, con cui era redatta la notizia lanciata dall'alto comando navale di Roma, il quale per altro aveva avocato a sé la condotta strategica della guerra, contribuì a trarre definitivamente in inganno il comandante della flotta● Egli fu indotto malauguratamente a credere che il nemico volesse svignarsela costeggiando la Corsica e alle tredici e sedici non dirigeva più verso Tolone, ma verso la Corsica● Verso le sedici incontrò, sì, le «unità imprecisate», ma si accorse con somma delusione che si trattava di innocui piroscafi francesi● La squadra navale nemica viaggiava ormai al sicuro alla volta di Gibilterra, sulla stesa rotta che aveva battuto all'andata●

Al lume di questi fatti se ne spiegano altri, che sulle prime potrebbero sembrare strani● E cioè: non furono predisposti nel golfo ligure

appostamenti di sommergibili e di mas, ai quali nella magnifica notte lunare tra l'8 e il 9 febbraio non sarebbe certamente sfuggito il passaggio delle navi nemiche; l'ammiraglio Sommerville si avventurò in un'impresa rischiosissima, così lontano da Gibilterra, con forze di superficie limitate; egli con molta disinvoltura distaccò e lasciò praticamente sola per tanto tempo la portaerei *Ark Royal,* che avrebbe potuto essere facile preda di uno solo dei nostri grandi incrociatori; non mostrò la minima preoccupazione, mentre operava contro Genova, di veder comparire all'improvviso la nostra flotta: «E infatti», scrive Jachino, «per tutto il resto della giornata (cioè dopo le ore otto del giorno 9) egli non inviò più alcun ricognitore ad esplorare a distanza della ' Forza H ', *come se fosse assolutamente sicuro che non poteva incontrare forze superiori in mare*»●

Ma sì, Sommerville era sicuro di non incontrare le navi italiane a Genova, come il mese successivo il suo collega Cunningham era sicuro, invece, di incontrarle a Matapan●

Nel rapporto ufficiale dell'ammiraglio Cunningham su Matapan c'è una frase terribile, che accusa● Vogliamo riportarla nel testo originale: *It had already been decided to take the battlefleet to sea under cover of night on the evening of the 27th, when air reconnaissance from Malta reported enemy cruisers steaming eastward p●m● 27th●* Tradotta letteralmente: «Era già stato deciso che la flotta prendesse il mare col favore della notte la sera del 27, quando la ricognizione aerea di Malta avvistò incrociatori nemici diretti a levante nel pomeriggio del 27»●

Oltre ai particolari di per sé eloquenti, che abbiamo riportato, sull'agguato teso alle nostre navi e che culminavano, la sera del 27, nella partenza delle corazzate da Alessandria per le acque di Gaudo, il comandante in capo inglese esplicitamente ribadisce, dunque, che queste misure non furono affatto prese in conseguenza dell'avvistamento dei nostri incrociatori, fatto da un aereo di Malta a mezzogiorno del 27, ma erano già state decise in precedenza, evidentemente a seguito di informazioni di altra fonte●

Ora, da eventuali spie nei porti di Napoli e di Taranto il nemico non avrebbe potuto sapere la rotta, il punto preciso in cui erano dirette le nostre navi, l'obiettivo che esse si proponevano, né l'ora in cui si sarebbero trovate a sud di Gaudo: tutti elementi che furono invece comunicati al nemico● La conoscenza di questi particolari era privilegio soltanto di chi aveva le mani in pasta● Coloro che fecero parte dell'alto comando navale,

inutile far nomi, sono tuttora presenti in incarichi preminenti al ministero o in altri di obbedienza ministeriale● Ciò serve indubbiamente alla continuità amministrativa e a non rompere la tradizione; ma spiace che essi non abbiano mostrato sollecitudine al fine di chiarire certi punti oscuri e che non abbiano cercato essi stessi il responsabile o i responsabili dell'infame tradimento di Matapan, mentre stupisce che i loro portavoce più qualificati s'industrino come possono per dimostrare che, no, tradimento non vi fu, il nemico non sapeva nulla di nulla e l'eccidio di uomini e l'ecatombe di navi a Matapan avvennero per una innocente, per quanto dolorosa, fatalità: ciò che è smentito nettamente dai fatti●

Soprattutto non si spiega la parte avuta dall'ammiraglio Riccardi e dal suo ministero o Supermarina in quello che può definirsi il mistero di Pantelleria● Quest'isola non doveva essere occupata dagli anglo-americani: non figurava nei loro piani, perché non volevano sacrificare mezzi da sbarco destinati alla conquista della Sicilia● Infatti, il generale Alexander, nel suo rapporto al ministero della guerra inglese, scrive: «Il piano originale per la Sicilia contemplava che Pantelleria fosse semplicemente ridotta al silenzio da un pesante bombardamento, perché qualsiasi perdita nell'equipaggiamento anfibio cui si fosse andati incontro nel tentativo di prendere l'isola, avrebbe ridotto le risorse disponibili per l'operazione principale (Sicilia)»● Invece, all'improvviso, la mattina del 10 giugno 1943 nel vicino porto di Sfax si cominciarono a caricare soldati e mezzi per occupare Pantelleria● Da questo momento si sussegue una serie di avvenimenti, che lasciano seriamente perplessi● La sera del 0 stesso, alle ore diciannove, l'ammiraglio Pavesi, comandante di Pantelleria, radiotelegrafa a Roma per annunziare che non può più continuare la resistenza e che è deciso a chiedere la resa; il radiotelegramma viene decifrato al ministero della marina on inspiegabile ritardo, cioè alle cinque dell'11● Pur concernendo esso una questione di eccezionale importanza, non si sveglia Mussolini per comunicarglielo, ma si aspettano le nove della mattina● L'autorizzazione alla resa parte così da Roma quando già tutti i mezzi anglo-americani sono davanti al porto di Pantelleria e sostano come in attesa● Arrivati a questo punto, non c'è più possibilità a Roma di pentirsi o di riesaminare la situazione: ma l'ammiraglio Pavesi non ha aspettato nemmeno il messaggio da Roma, tanta è la sua fretta, e, come se dovesse ubbidire a una scadenza prefissata, alle nove e trenta ha fatto alzare bandiera bianca● Quando arriva il dispaccio, l'ufficiale addetto alla

radio che lo riceve non lo mostra nemmeno a Pavesi, ma, di sua iniziativa, ben sapendo trattarsi ormai di cosa fatta, trasmette un radiotelegramma a Malta ripetendo la decisione della resa● In questo modo Pantelleria non costava certo perdite agli anglo-americani e a queste condizioni valeva quindi la pena di modificare i piani ed occuparla: tanto più che c'era nell'isola un ottimo aeroporto, perfettamente attrezzato, con molta benzina, che, trovato intatto, «fu di grande importanza per la campagna in Sicilia», come scrive il generale Alexander●

Che cosa aveva indotto l'ammiraglio Pavesi a una resa così precipitosa? In quel momento, la resistenza di Pantelleria non poteva essere ritenuta affatto soffocata: il presidio dell'isola, composto di dodicimila uomini, non lamentava che una trentina di morti in un mese di bombardamenti● È vero che c'erano stati pesanti martellamenti aerei, che si incontravano gravi difficoltà nella distribuzione dell'acqua dei pozzi, che la popolazione era sottoposta a sofferenze e che viveva in grande disagio ammassata nei ricoveri, ma per quanto i paragoni siano, come si dice, odiosi, non può tacersi che anche la vicina Malta aveva subito un trattamento non indifferente, prolungato per vari mesi, da parte dell'aviazione italiana e tedesca● Il maggio del '43 non fu certamente più duro per Pantelleria di quello che non fosse stato l'aprile del '42 per Malta● I bombardamenti aerei italo-tedeschi, ripresi in massa alla fine del '41 con il ritorno in Sicilia della *Lujtwaffe,* avevano segnato un crescendo continuo durante i mesi successivi, fino a raggiungere in aprile un'intensità di cui non s'era mai vista l'uguale● Immense distruzioni, vittime a centinaia e comunicazioni rese quasi impossibili dagli sconvolgimenti del terreno● «Le strade erano così danneggiate», si legge nel libro *The Epic of Malta,* con prefazione di Winston Churchill, «e le comunicazioni così difficili, che si dovette ricorrere a volontari, che attraversavano il porto a nuoto sotto una grandine di colpi, per portare messaggi da una batteria all'altra●» La deficienza di viveri si faceva duramente sentire sia per la popolazione civile che per la guarnigione; i feriti e gli ammalati, tra la gente mal nutrita che viveva ammassata nei ricoveri, aumentavano continuamente; le munizioni si esaurivano a vista d'occhio, tanto che la dotazione dovette essere ridotta a soli quindici colpi per pezzo; l'acqua mancò a La Valletta per quattro o cinque settimane● Tuttavia il comandante di Malta non mostrò alcun segno di essere disposto ad alzare le braccia al primo apparire davanti all'isola del corpo di spedizione italiano, appositamente concentrato in

Sicilia per tentarne l'invasione● Né si ha alcun indizio che uno sbarco italiano a Malta (com'era in progetto dopo quei bombardamenti massicci e che poi sfumò) sarebbe avvenuto senza colpo ferire, come avvenne per quello anglo-americano a Pantelleria● Una piazza non può arrendersi senza aver combattuto ad oltranza ed esaurito fino all'estremo la resistenza: questa è la sua funzione, per questo è stata costruita● Quante cose, d'altra parte, che sembrano impossibili, sono state fatte da uomini decisi a non cedere●

Nello stesso telegramma spedito da Roma l'11 giugno si comunicava a Pavesi che gli era stato conferito l'Ordine militare di Savoia● Il provvedimento fu annullato, non appena ne fu chiara l'inopportunità; tuttavia c'è da chiedersi quale ricompensa sarebbe stata proposta per il comandante di Pantelleria se si fosse comportato come il generale giapponese Yoshigo Saito, a Saipan, nel luglio del '44● In ventiquattro giorni di duri combattimenti erano già caduti ventiquattromila soldati giapponesi: molti erano, fra i rimasti, i feriti e gli ammalati; anche le armi scarseggiavano● «Io attaccherò con quelli che rimangono», disse nel suo ultimo messaggio il generale Saito, ormai alla fine dei mezzi di resistenza e sotto un violento bombardamento aeronavale, «per vibrare un altro colpo al nemico e lasciare le mie ossa su Saipan, come baluardo sul Pacifico● Non mi rassegnerò ad esser preso vivo: per l'imperatore e per la vita immortale del paese, io avanzo per cercare il nemico● Seguitemi●»

A un mese esatto da Pantelleria, seguì, il 12 luglio '43, l'episodio di Augusta● Voci interessate tentano di svalutare gli apprestamenti militari in quella località della Sicilia, per giustificarne l'ignominioso crollo, ma non si deve coprire la viltà con la menzogna● Quelle fortificazioni erano di prim'ordine, a carattere permanente, di recente costruzione, con le opere in stretto collegamento, cannoni da 381 quali esistono solo sulle più grosse corazzate, capaci di battere lo specchio d'acqua antistante per un raggio di trenta chilometri● Il Bernotti dà il seguente giudizio sul «fronte a mare di Augusta», comprendente il tratto di litorale tra Augusta e Siracusa insieme con i due grandi porti: «Un serio ostacolo all'attuazione dei piani del nemico per il numero e la potenza delle artiglierie e per la vastità del loro campo di tiro sulle rotte di avvicinamento dal mare e sugli ancoraggi»● Ma, nonostante queste provvidenze, la sera del 12 luglio un cacciatorpediniere inglese e un altro greco, per meglio sottolineare l'umiliazione, entrarono indisturbati nella rada di Augusta, seguiti da un

solo mezzo da sbarco● Così, tre piccolissime unità presero possesso con sorprendente facilità di una munitissima base navale● Esse andarono ad ormeggiarsi tranquillamente alle boe, che erano intatte, come tutto il resto: banchine, depositi, impianti per i rifornimenti della nafta● Soltanto i cannoni e le armi non c'erano più, essendo stati smontati e in parte buttati a mare, per una iniziativa incomprensibile, fin dal 10 luglio, cioè lo stesso giorno in cui dovevano cominciare a servire, essendo gli anglo-americani sbarcati sulle spiagge meridionali della Sicilia● Il comandante poi, ammiraglio Leonardi, se ne stava «decentrato» altrove a causa dei bombardamenti, mentre le fortificazioni che gli erano state affidate per la difesa del suolo della patria si afflosciavano come uno scenario di cartapesta●

Sulla rapida cattura di Augusta e di Siracusa s'imperniava il piano di Eisenhower, poiché questi porti dovevano servire per lo sbarco del grosso del suo corpo di spedizione● «L'intera impresa», scrive infatti il generale Alexander, «dipendeva dall'impadronirsi dei porti di Siracusa e di Augusta, e se possibile di Catania, al più presto possibile dopo lo sbarco●» Ebbene, tutte quelle fortificazioni costruite per la difesa ad oltranza dei due porti siciliani e che erano costate tanto lavoro e denaro, praticamente furono abbandonate senza che neppure si tentasse di usarle, rendendo così possibile ad Eisenhower di sbarcare nel litorale tra Augusta e Siracusa come se, invece di una piazzaforte munita, si fosse trattato dell'arenile di uno stabilimento balneare●

Anche il «fronte a terra» della piazza (costituito da una striscia di terreno fortificato, profonda in media sette chilometri, a tergo del litorale Augusta-Siracusa) crollò con la stessa facilità di quello «a mare»● Era stato approntato nel 1941 e poi perfezionato nel '42 sotto la direzione combinata di provetti tecnici della marina e dell'esercito, che vi avevano costruito capisaldi a carattere permanente per sbarrare le strade, in modo da assicurare la resistenza con i soli uomini e mezzi della piazzaforte, fino all'arrivo di grandi unità dell'esercito● Ma quando le grandi unità cominciarono ad arrivare dal centro della Sicilia, il «fronte a terra» non esisteva già più: a giudicare dalla rapida e incontrastata avanzata del nemico, non si può nemmeno dire che abbia offerto resistenza●

Infatti, il 9 luglio sera gl'inglesi effettuarono nella zona di Siracusa un lancio di alianti con questi risultati: cinquanta di essi caddero in mare, altri settantacinque circa si posarono qua e là nel territorio siciliano lontano dai

luoghi prestabiliti e solo dodici riuscirono ad atterrare dove era stato loro ordinato● Furono otto ufficiali e sessantacinque uomini in tutto, di queste truppe aviotrasportate, a raggiungere e ad occupare il ponte sull'Anapo, appena fuori l'abitato di Siracusa, che costituiva un obiettivo di eccezionale importanza strategica● Tali esigue truppe, con armi leggere, tennero il ponte dalle ventidue del giorno 9 fino alle quindici e trenta del 10, giorno in cui cominciarono a giungere i reparti sbarcati sulla spiaggia di Avola e che sopra quel ponte transitarono, per avviarsi verso nord● La sera, le truppe inglesi entrarono a Siracusa● Il successivo giorno 11 esse ripresero la marcia lungo la grande via litoranea, travolgendo, fuori di Siracusa, le avanguardie di una divisione italiana che stava per accorrere e giunsero a Priolo (a mezza strada tra Siracusa e Augusta) dove sostarono la notte e tutta la giornata successiva del 12● Gli unici seri combattimenti che gli inglesi dovettero sostenere furono contro le avanguardie della divisione *Goering,* che stava anch'essa accorrendo, quando il 13 ripresero l'avanzata verso nord● Cinque furiosi contrattacchi dovettero sostenere, in uno dei quali i tedeschi riuscirono a riprendere Augusta, ma alla fine prevalse la supremazia di forze e il nemico riuscì ad aprirsi la strada e a sboccare, dopo tre giorni, nella piana di Catania● Le porte di casa erano così spalancate● In soli trentotto giorni tutta la Sicilia fu conquistata e nella notte fra il 16 e il 17 agosto 1943 gli anglo-americani entrarono a Messina●

«L'inverno 1942-'43», scrive Maugeri nel suo già citato *From the Ashes of Disgrace,* «trovò molti di noi, che speravano in un'Italia libera, di fronte a questa dura, amara, dolorosa verità: non ci saremmo mai potuti liberare delle nostre catene, se l'Asse fosse stato vittorioso●» L'invasione anglo-americana della Sicilia è appunto successiva alla stagione dei dubbi indicata dall'ammiraglio, già capo del servizio informazioni della marina● Ma anche gli avvenimenti precedenti all'inverno 1942-'43 non mostrano diversa ispirazione e sembra che il filo conduttore tra Genova e Pantelleria, Augusta e Matapan sia unico, forse originato da un concetto nuovo dell'amor di patria, diverso da come è stato inteso finora: «Più uno amava il suo paese», dice Maugeri, «più doveva pregare per la sua sconfitta sul campo di battaglia»● Richiamare indietro le nostre navi quando erano in condizioni di superiorità e dar loro invece via libera quando erano inferiori di forze; farle uscire in due quando avrebbero potuto andare in quattro; dirottarle quando potevano incontrare vittoriosamente la flotta inglese e

trarle fuori di strada con notizie artefatte; farle viaggiare a velocità ridotta quando interessava, invece, raggiungere il nemico il più presto possibile; mandarle contro navi da burla quando c'erano quelle vere da affrontare; Campioni amletico a capo Teulada e Da Zara beffato dagli incrociatori fantasma nel canale di Sicilia; e ancora la grande battuta che gl'inglesi fecero durante tre anni delle nostre navi mercantili, mandate su e giù per il Mediterraneo senza o con pochissima scorta e di cui spesso il nemico conosceva rotta e destinazione; l'acqua nella benzina che andava in Libia e le corazzate a Taranto ben esposte ai colpi del nemico; tutto ciò sembra rientrare in un'unica e coerente trama● Ora che si conosce il tradimento, di cui del resto nemmeno ammiragli che rivestivano posti di alta responsabilità fanno mistero, nessuno può più credere che anche i rovesci, attribuiti prima alla prudenza eccessiva o al caso, non abbiano avuto invece la stessa causa: non facciano, cioè, parte di un unico piano premeditato, nel quale perfettamente si inquadrano●

«Finire la guerra, non importa come», proclama Maugeri, «a qualsiasi costo●»

Ammesso che si possa esser d'accordo con le teorie dell'ammiraglio, bisognava anche un po' distinguere sul «non importa come»● Non si può scegliere proprio quel modo, il modo, cioè, di far morire ogni giorno migliaia di connazionali, di far distruggere il proprio paese pezzo per pezzo, quando si presenta un'altra alternativa, più rischiosa per chi ne prenda l'iniziativa, ma di efficacia più immediata● Difatti l'accesso a palazzo Venezia, sede del comandante supremo delle forze operanti, non era certamente precluso all'ammiraglio, come a nessun altro suo collega degli uffici di Supermarina, ed egli vi poteva essere ricevuto come e quando voleva● Inoltre, lo stesso comandante supremo, arbitro della continuazione della guerra, si recava spesso a bordo di navi a tener discorsi e a distribuire medaglie● L'eliminazione del dittatore, invece di aspettare che fosse fatta dal re il 25 luglio, poteva dunque essere molto anticipata, risparmiando lutti e rovine● A un ammiraglio, come a qualsiasi altro soldato, si addice piuttosto la qualifica di congiurato che quella di traditore o di spia●

Ammettiamo per un momento anche quel «a qualsiasi costo» ; ma se Maugeri amava veramente il suo paese, come diceva, doveva evitare di coprirlo di disonore● La scarsa considerazione in cui siamo tenuti oggi è uno dei risultati dell'«amor di patria» di Maugeri e dei suoi soci● Oltre

tutto, questo amor di patria era una cosa molto astratta, perché non abbracciava i connazionali, ai quali si chiedeva il sacrificio della vita, mentre l'ammiraglio e i suoi amici non esponevano la propria pelle né la carriera●

La flotta italiana non si fece viva neanche quando la guerra investì il suolo della patria e il nemico cominciò a sbarcare in Sicilia● Le due grandi corazzate *Vittorio Veneto* e *Littorio,* in perfetto stato di efficienza, erano alla Spezia; a Taranto c'erano la *Boria* e la *Duilio*● E benché scarseggiassero gli incrociatori, i cacciatorpediniere fossero ridotti a pochi e non si potesse contare su una valida scorta aerea, si era tuttavia a una svolta decisiva e usare prudenza non aveva più scopo né significato● Almeno quella volta si poteva giocare il tutto per tutto nelle acque orientali della Sicilia o in quelle occidentali, dove passavano i rifornimenti nemici● Sollecitava in questo senso l'ansia silenziosa di tutto un popolo● Gli inglesi stessi non credevano possibile che la marina italiana non si facesse viva in quel momento● «Aspettavano e speravano», dice il generale Alexander, «nell'apparizione in difesa del suolo natio di quella flotta che una volta pretendeva di dominare il Mediterraneo●» Ma l'ammiraglio Riccardi, supremo arbitro della marina, ritenne che ciò sarebbe stato un *sacrificio inutile* e al grande ammiraglio Doenitz, che aveva fatto un estremo tentativo per ottenere che la nostra marina si impegnasse, rispondeva che riteneva più opportuno «mantenere la squadra pronta a cogliere qualsiasi occasione che le potesse offrire un minimo di possibilità di successo»● Purtroppo, l'unica «occasione» che si presentò alla flotta italiana fu quella di andare a consegnarsi due mesi dopo a Malta●

Il generale Alexander, nel suo rapporto ufficiale, racconta come, per veder meglio il passaggio degli alianti, che precedendo gli sbarchi di poche ore decollavano da Malta alla volta della Sicilia, si inerpicasse su capo Delimara, il punto più a sudest dell'isola● Gli si intenerisce il cuore a quella vista e diventa lirico: «Alla mia destra», dice, «la quieta distesa di Marsa Scirocco aspettava la flotta italiana, che due mesi dopo si sarebbe ancorata colà in umile resa»● Ciò poteva esser previsto non soltanto da lui, ma da tutti, come logica conseguenza della sconfitta● Allora, tanto valeva buttarsi nella mischia e usarle un'ultima volta, quelle navi, che poi dovevano finire in parte pignorate per insolvenze ministeriali, in parte vendute come ferro vecchio e in parte cedute al nemico●

È chiaro, dopo gli episodi che abbiamo raccontato, che l'ammiraglio

Riccardi non era l'uomo adatto a un posto che comportava responsabilità tanto gravi, per cui si richiedono un chiaro apprezzamento della situazione, rapidità di giudizio, prontezza di decisione e, almeno, un minimo di spregiudicatezza● Tuttavia, egli ebbe nelle mani le sorti della marina per due anni e mezzo e affidò incarichi importanti a persone di sua scelta●

Il maresciallo Cavallero era diventato via via il «difensore d'ufficio» di Riccardi● Può darsi che a ciò abbia contribuito la fama di potenti influenze, poiché Ciano riferisce che l'ammiraglio doveva il suo posto alla «protezione della signora Petacci» ; ma sarebbe troppo semplicistico spiegare tutto secondo questa versione● I fatti e il loro svolgimento inducono a porre la figura del Cavallero in questi termini: o egli non capì mai nulla o non capì soltanto fino a una certa epoca e poi lasciò fare● Cavallero assunse in effetti la carica di capo di stato maggiore generale ai primi di maggio del '41, con i più virili propositi e con un piano aeronavale ispirato a una concezione strategica veramente illuminata, che così riassunse : «Attirare le forze nemiche creando loro un obiettivo che le interessi (convoglio) da una parte e dall'altra del canale di Sicilia e quindi attaccarle con azione aeronavale in massa»● Nominò, anzi, un'apposita commissione per studiare i dettagli e le modalità di esecuzione del piano, composta da un ammiraglio, da un generale di aviazione e dal capo ufficio operazioni del comando supremo● Fissò anche la data dell'azione: agosto 1941● Se avesse avuto luogo, la storia parlerebbe oggi di questa battaglia e il mondo ci rispetterebbe forse di più, anche se vinti● Ma le buone intenzioni svanirono cammin facendo e al posto della battaglia campale si ebbero il dissanguamento e il logorio, un giorno più dell'altro, della potenza marittima italiana● Da certe ambiguità, incoerenze e debolezze, in alcuni ambienti si ebbe persino l'impressione che Cavallero pensasse a un ruolo per sé simile a quello del suo parigrado di Francia maresciallo Pétain, il quale serviva Hitler, ma nello stesso tempo trescava con Churchill, secondo le buone norme del doppio giuoco, che prosperò durante la passata guerra● Anche Cavallero, in Italia, era servitore umilissimo dei tedeschi come e quanto nessun altro: nella sostanza, cedendo supinamente a ogni loro richiesta, e nella forma, ossequiosa e strisciante; ma d'altra parte non erano chiari alcuni suoi atteggiamenti● Egli sapeva della benzina che arrivava in Libia mischiata con acqua, delle petroliere che non potevano scaricare a Bengasi e a Tripoli a causa di misteriosi guasti alle pompe: ne parla nel suo *Diario*● Sapeva, quindi, che

nei rifornimenti di carburante alle truppe in Africa settentrionale c'era qualcosa di non chiaro● Un giorno minacciò di «perdere le staffe» perché, avendo dato ordine di caricare benzina su un trasporto, fu invece imbarcato altro materiale● Ma oltre qualche intervento platonico, che lasciava il tempo che trovava, non andò mai● Kesselring, Rommel e l'addetto militare tedesco a Roma, generale Rintelen, espressero al maresciallo Cavallero la convinzione che nei disastri che continuavamo a subire sul mare c'entrasse l'opera delle spie● Ma non solo i tedeschi, anche gli italiani gli aprirono gli occhi● Il generale Fougier, sottosegretario e capo di stato maggiore dell'aeronautica, fu esplicito durante il tremendo agosto del '42 nell'esortare Cavallero ad occuparsi degli agenti del nemico e ancor più esplicito fu, come abbiamo visto, il sottocapo di stato maggiore della marina, ammiraglio Sansonetti● Ma Cavallero fece il sordo● La guerra sul mare andava come sappiamo e lui lasciava che così andasse● Kesselring, un giorno, per cercare di eludere l'opera delle spie, manifestò il suo parere, del resto ovvio, di far viaggiare i convogli circondati dal maggior numero possibile di forze navali e Cavallero, parlando in quinci e squinci: «Gli spiego», dice, «che per la costituzione dei convogli vi sono varie teorie e che l'ammiraglio Riccardi decide volta per volta»● In verità, di teorie ce n'erano due sole, quella applicata da noi, che era gradita agli inglesi, e l'altra, di una efficiente difesa, che agli inglesi non sarebbe piaciuta●

Era opinione del re che si dovesse diffidare di Cavallero, perché in preda ad «ambizioni d'ordine politico ben più che militari»● Ed effettivamente l'inerzia da lui dimostrata o fu dovuta ad una vacuità e ad una incapacità senza uguali oppure ad altri motivi connessi con la sua sfrenata ambizione politica● Stare sull'ambiguo, tenersi nel mezzo e lasciarsi sempre l'uscio aperto dietro le spalle, purtroppo è ritenuto da noi saggia norma di vita e consumata arte di politico, da cui la fama di doppiezza, dissimulazione e malizia che spesso ci insegue● Queste qualità negative del carattere celebrarono la loro apoteosi in coloro che più avevano beneficiato dal fascismo, quando le poltrone cominciarono a scottare, le posizioni a pericolare e l'avvenire a farsi buio●

CONCLUSIONE

OGGI si tenta di ricostruire le nostre forze armate, ma qualcosa di ambiguo, dopo la sconfitta, pesa su noi● Molti fatti non sono stati chiariti

e alla lealtà, allo spirito, all'onore e alla fedeltà si danno ancora significati imprecisi●

Facciamo un'ipotesi, per chiarire la nostra presente situazione: che avvenga in un paese anglosassone quello che è avvenuto qui● Cioè, che sia nominato comandante della flotta un ammiraglio, stimato e apprezzato, ma il cui fratello sia stato decorato da un paese ex-nemico per le preziose informazioni fornitegli durante la guerra● A parte che ciò avrebbe sollevato la stampa, nessun ministro avrebbe mai pensato di affidare ad un ammiraglio in simili delicate condizioni familiari un posto di responsabilità●

Ciò sarebbe accaduto di certo in un paese anglosassone; ed anche nell'Italia di una volta● Oggi no● L'ammiraglio Massimo Girosi, a cui dopo la guerra è stato affidato il comando della flotta, vanta certamente una brillante carriera: comandante della *Littorio,* dopo il siluramento di questa nel porto di Taranto, passò al comando supremo dove egli stesso si rammaricò con Cavallero per il modo in cui andavano le cose: «La marina è in crisi grave», gli disse, «e bisogna rimontare la corrente, riattivando il mordente per combattere i mezzi nemici»● Dopo l'esonero di Cavallero, Girosi passò a capo del reparto operazioni di Supermarina e, a guerra finita, divenne segretario generale del ministero marina, poi capo di gabinetto alla difesa e quindi comandante in capo della flotta● Ma appunto perché suo fratello aveva a lavorato» in guerra per il nemico, la sua posizione appare incompatibile con gli incarichi ricoperti● E non doveva trattarsi, per Marcello Girosi, di un «lavoro» di secondaria importanza, se gli fu conferita la *Silver Star* (decorazione concessa a pochi civili) «per aver contribuito», diceva la notizia degli Stati Uniti, «a staccare il comando della flotta italiana dal regime fascista nell'estate del 1943 e per aver assicurato alla marina americana importanti segreti di fabbricazione● Tali piani», sì aggiungeva, «si rivelarono di enorme importanza, secondo quanto ebbe a dichiarare il defunto ministro della marina Knox, per la preparazione di nuove armi della flotta»●

Occorre liberarsi dall'eredità del recente passato; non lasciare che nelle nostre tradizioni militari entrino usi ed esempi rovinosi; voci, sospetti e dubbi non debbono esistere su coloro a cui si affidano le vite di milioni di persone e l'avvenire del paese● Nessun cittadino può sentirsi sicuro se non è certo che l'onore militare ispira i suoi difensori●